Anno II - N. 26. 1° Luglio 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali:
Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*.

Roma, Luglio 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75

Errata-corrige

Circolare N. 38-1909 (Boll. 25). Al quarto alinea, dopo le parole: « converrà omettere. ..... », aggiungere: « *non più tardi della fine di gennaio le richieste pel vestiario estivo e...* ».

Ordine Generale N. 13. (Servizio I).

Ordinamento provvisorio del Servizio centrale della Navigazione. (Servizio IX).

Art. 1.

Il Servizio centrale della Navigazione istituito coll'articolo 5 della legge 5 aprile 1908, n. 111, relativa ai Servizi postali e commerciali marittimi e contemplato nel R. Decreto 2 luglio 1908, n. 453, provvede a tutto quanto concerne l'esercizio delle linee di Navigazione affidate all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato a sensi della legge suddetta, come pure al servizio dello Stretto di Messina.

Il servizio centrale dalla Navigazione è retto da un Capo Servizio, che risponde del suo andamento.

La Sezione speciale con sede a Messina per il Servizio di Navigazione sullo stretto di cui al R. D., N. 810 del 27 dicembre 1908, costituisce un Ufficio distaccato alla dipendenza del Servizio Centrale della Navigazione.

Art. 2.

Fino all'attuazione dell'esercizio delle linee di navigazione contemplate nella legge 5 aprile 1908, n. 111, le attribuzioni del Servizio della Navigazione comprendono:

gli studi e l'allestimento dei capitolati e dei contratti per la fornitura del naviglio e di tutto il nuovo materiale occorrente per le linee suddette, per la navigazione dello stretto di Messina e per il materiale galleggiante del porto di Venezia e degli altri porti nei quali venissero istituiti servizi nautici;

la sorveglianza delle costruzioni del naviglio;

gli studi per l'organizzazione del Servizio e la preparazione dei regolamenti e delle norme di esercizio;

tutti gli affari relativi all'impianto in genere del nuovo servizio.

Per quanto riguarda la navigazione dello Stretto, le attribuzioni del Servizio comprendono:

sorveglianza, a mezzo dell'Ufficio distaccato, del naviglio sotto garanzia;

trattazione delle pratiche per addebito alle Ditte e relative liquidazioni;

tenuta dell'inventario del naviglio e del materiale di ricambio;

fabbisogno dei materiali di ricambio, di lavoro e consumo e relative proposte per acquisti;

preventivi annuali di materiali di esercizio in aumento inventario;

controllo sulle forniture dei lubrificanti ed altre materie di consumo speciale per la navigazione e determinazione delle condizioni tecniche di fornitura;

istruzioni e sorveglianza sulla manutenzione corrente e sui lavori di riparazione dei piroscafi;

controllo e sorveglianza sul consumo dei materiali;

sorveglianza generale sul buon andamento del servizio tanto rispetto alla regolarità, quanto rispetto all'economia dell'esercizio;

controllo sull'impiego degli agenti avventizi e sul lavoro straordinario richiesto per bisogni eccezionali e temporanei, e controllo sulle spese per le competenze accessorie del personale imbarcato;

preventivo annuo delle spese d'esercizio;

controllo delle contabilità dell'ufficio distaccato di Messina, riassunto mensile delle spese da esso contabilizzate, provvedimenti e proposte relative;

sorveglianza sulla gestione delle scorte di materiali tenuta dall'Ufficio di Messina;

preparazione di dati statistici concernenti la navigazione;

altri affari relativi alla navigazione dello Stretto.

Il Servizio Centrale tiene i fogli matricolari del personale di tutto il Servizio: tiene gli stati di famiglia degli agenti addetti ai propri uffici, compila i ruoli delle competenze degli

agenti stessi e rilascia loro i biglietti di servizio, i buoni bagaglio e le lettere di porto.

Ha la gestione del proprio fondo scorta e la tenuta del proprio inventario.

Art. 3.

Sono di competenza del Capo del Servizio della Navigazione:

a) l'approvazione di modifiche al materiale di navigazione e lo studio, d'accordo col Servizio del Mantenimento, delle modifiche ai pontili, da eseguirsi in conto esercizio;

b) l'autorizzazione del lavoro straordinario in genere del personale pel Servizio Centrale e del personale dell'Ufficio di Messina; e di quello non determinato da circostanze eccezionali o transitorie del personale imbarcato, entro il limite di spesa annua assegnata;

c) la concessione di congedi ordinari al personale del Servizio Centrale ed al Capo dell'Ufficio di Messina;

d) la concessione di congedi straordinari senza paga che non importino aumento di spesa, sino a tre mesi, al personale di grado inferiore al 4° del Servizio Centrale ed a quello navigante e non navigante dell' Ufficio di Messina, quando la concessione non rientri nella competenza del Capo dell' ufficio stesso;

e) i traslochi degli agenti del grado 6° ed inferiori, del Servizio Centrale e dell'Ufficio di Messina, purchè non si tratti di destinazione a posti d'importanza superiore al grado dell'agente e salvo ad avvertirne il Servizio del personale;

f) la concessione di sussidi a tutto il personale dipendente, e delle anticipazioni a quello del Servizio Centrale, nei limiti e nelle forme stabilite dalle apposite disposizioni;

g) l'applicazione delle punizioni al personale del Servizio Centrale ed al personale non navigante dell'Ufficio di Messina, nei limiti di competenza degli articoli 48 e 49 del Regolamento del personale ferroviario ed al personale navigante, nei limiti assegnati al Capo Compartimento dall'art. 34 del Regolamento rispettivo;

h) il reclutamento del personale navigante avventizio, quando non sia di competenza dell'ufficio di Messina.

Art. 4.

Il Servizio della Navigazione prende accordi col Servizio del personale, cui spetta di provvedere:

a) per quanto concerne lo studio dei Regolamenti riflettenti il personale addetto alla navigazione;

b) per lo studio delle piante organiche del personale di Ufficio ed imbarcato e relative variazioni:

c) per stabilire le norme generali da seguire nell'assegnazione in via permanente, di funzioni di grado superiore;

d) per assegnare in via permanente funzioni di grado superiore al personale del Servizio Centrale e dell'Ufficio di Messina, nonchè al personale imbarcato in quanto, per quest'ultimo, si ecceda la Competenza del Capo dell'Ufficio di Messina:

e) per l'assegnazione in via permanente di funzioni di grado pari od inferiore diverse da quelle inerenti alla qualifica degli agenti;

f) per passaggi di personale non navigante dal Servizio della Navigazione ad altro Servizio e viceversa;

g) per i traslochi di personale del Servizio Centrale e dell'Ufficio di Messina, di grado superiore al 6°;

h) per la concessione dei congedi straordinari eccedenti la competenza del Capo Servizio della Navigazione;

i) per lo studio e la compilazione delle norme regolanti gli orari del personale;

l) per l'interpretazione, sia di massima, sia nei singoli casi, del Regolamento del personale e delle disposizioni sulle competenze accessorie, tanto pel personale d'ufficio quanto per il personale imbarcato;

m) per le norme da seguire nell'assunzione del personale speciale al Servizio di Navigazione, per i programmi di esame, le sessioni e la nomina delle relative commissioni per gli accertamenti dell'idoneità a determinate funzioni;

n) per l'assunzione del personale di ruolo imbarcato;

(*) Milano Centrale	0.15 (1)	—	0.40	0.25	0.85	1.20	0.50				
Id. P. G. e P. R. . .	—	—	—	—	—	—	—	0.55	1.20	0.30	0.50
Id. P. T.	0.15 (1)	—	0.40	0.25	0.85	1.20	0.50	0.55	1.20	0.30	0.50
Stradella	0.15	—	0.10	0.15	0.30	0.60	0.20	0.30	0.60	0.20	0.20

Allegato alla Circolare N. 46-1909.

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

Alle pagini 21 e 29 aggiungere alle sedi opportune le seguenti indicazioni:

<table>
<tr><th rowspan="4">Località</th><th colspan="7">Grande Velocità</th><th colspan="4">Piccola Velocità</th><th rowspan="4">OSSERVAZIONI</th></tr>
<tr><th colspan="2">Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.)</th><th colspan="2">NUMERARIO e preziosi</th><th>Merci in genere</th><th>Mobilia ed oggetti voluminosi</th><th rowspan="3">Tassa minima per ogni spedizione</th><th>Merci in genere</th><th>Mobilia ed oggetti voluminosi</th><th>Granaglie cereali e farine</th><th rowspan="3">Tassa minima per ogni spedizione</th></tr>
<tr><th colspan="2">Tassa per ogni spedizione ed operazione di</th><th rowspan="2">Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili</th><th rowspan="2">Diritto fisso per ogni spedizione</th><th colspan="2" rowspan="2">Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.</th><th colspan="3" rowspan="2">Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.</th></tr>
<tr><th>presa facoltativa e consegna obbligatoria</th><th>presa e consegna non obbligatoria</th></tr>
<tr><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td>11</td><td>12</td><td>13</td></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr>
</table>

o) per le proposte d'aumenti anticipati e promozioni di grado di tutto il personale;

p) per gratificazioni al personale;

q) per gli esoneri del personale;

r) per le proposte di punizioni degli agenti che eccedano la competenza del Capo Servizio, ed implichino questioni tecniche.

Art. 5.

Il servizio di Navigazione fornisce i dati necessari a quello degli Approvigionamenti e Magazzini per tutte le forniture di materiale di ricambio e di consumo in genere, nonchè per quelle relative a macchine od a parti di esse, indicando le Ditte meglio atte alla fornitura, in ispecie per quanto si riferisce alle macchine ed interviene alle gare in quanto sia richiesto da ragioni tecniche.

Provvede d'accordo col Servizio stesso per dare le norme circa la somministrazione ed i versamenti di materiali, e la contabilità relativa nei rapporti con quella dei magazzini.

Art. 6.

Il Servizio di Navigazione prende accordi col Servizio Trazione e Materiale per determinare la natura e l'importanza delle riparazioni da eseguirsi dalle officine ferroviarie; per regolare le norme colle quali si debbono richiedere i lavori stessi alle diverse officine, nonchè quelle contabili per lo addebito delle spese incontrate

Prende pure accordi col Servizio suddetto, con quello del Movimento e Traffico, per eventuali limitazioni sul transito dei veicoli sui ferry-boats e sulle modalità riflettenti le manovre di imbarco e di sbarco del materiale ferroviario sui ferry-boats.

Art. 7.

Il Servizio di Navigazione interviene nello studio di progetti d'orario dei treni e delle corse dei ferry-boats, fatti dal Servizio del Movimento, in quanto abbia rapporto con l'utilizzazione del materiale nautico.

Prende accordi col Servizio del Movimento, cui spetta provvedere, circa le disposizioni inerenti al movimento, che debbono poi essere applicate sui ferry-boats, in quanto riguarda il trasporto dei viaggiatori, merci e bagagli, nonchè dei veicoli in genere;

Art. 8.

Il Servizio di Navigazione prende accordi col Servizio Mantenimento e Sorveglianza, cui spetta provvedere, per la compilazione di progetti inerenti a nuovi impianti pei ferry-boats, od a radicali modificazioni di quelli esistenti e in genere per tutti i relativi lavori di grande riparazione.

Art. 9.

Il Servizio della Navigazione interviene nelle richieste per fatti nei quali sia interessato.

Art. 10.

Il Servizio della Navigazione si vale dell'Istituto Sperimentale per gli studi sulla scelta dei materiali, sul perfezionamento delle prescrizioni tecniche di fornitura, o su questioni tecniche speciali che lo possono interessare.

Ricorre pure all'Istituto Sperimentale per le verifiche e le prove, nei laboratori da questo dipendenti, sui campioni di fornitura dei materiali, sulla qualità delle acque, sui metalli e simili e per la taratura di apparecchi di precisione.

Art. 11.

Il Capo Servizio sottopone alla firma del Direttore Generale le relazioni al Consiglio d'Amministrazione, gli ordini di servizio, le circolari, le istruzioni, le norme, le comunicazioni ai Servizi centrali od alle Divisioni Compartimentali contenenti disposizioni di massima e rappresentanti impegni dell'Amministrazione, la corrispondenza coi Ministeri e colle altre Amministrazioni in genere, coi Senatori e Deputati, coi

Prefetti, con le Provincie, i Comuni ed altri Enti morali, con le Camere di commercio, Comizi agrari, ecc. e coi terzi che si rivolgano direttamente al Direttore Generale, in quanto non sia diversamente disposto.

Corrisponde poi a propria firma coi Servizi Centrali per tutti gli altri affari, con l'Ufficio di Messina e con gli agenti distaccati da lui dipendenti, con l'Istituto sperimentale, con le Divisioni, ed altri uffici compartimentali, coi fornitori, con gli appaltatori e coi privati che a lui facciano capo per quistioni di sua competenza.

Art. 12.

Sono di competenza del Capo dell'Ufficio di Messina:

a) l'assunzione e l'esonero degli agenti avventizi per bisogni temporanei nelle mansioni di manovale, ormeggiatore, marinaio, mozzo, carbonaio, fuochista, operaio e cameriere;

b) l'applicazione delle punizioni al personale non navigante nei limiti fissati dall'articolo 48 del Regolamento sul personale ferroviario ed al personale navigante nei limiti fissati dall'articolo 33 del Regolamento del personale di navigazione dello Stretto;

c) la concessione dei congedi ordinari a tutto il personale dipendente, e di quelli straordinari senza paga, che non importino un aumento di spesa, a tutto il personale navigante ed anche a quello non navigante di grado inferiore al 7° per un periodo di tempo non superiore al congedo ordinario:

d) il rilascio dei biglietti, dei buoni bagaglio, e delle lettere di porto in conformità dei Regolamenti;

e) la concessione di anticipazioni al personale nei limiti e nelle forme stabilite.

f) la compilazione ed attuazione dei turni di servizio dei piroscafi e del personale imbarcato, secondo le norme date dal Servizio Centrale.

g) provvedimenti di qualunque genere da prendersi in caso di urgenza e che riguardino la regolarità e la sicurezza dell'esercizio.

Art. 13.

Il Capo dell'Ufficio di Messina:

a) risponde del buon andamento del servizio affidato alla sua giurisdizione, cura e sorveglia che tutto il personale dipendente, dia opera alacre ed efficace; fa conveniente uso delle facoltà che gli sono assegnate e prende le iniziative di sua competenza;

b) provvede alla disciplina del personale dipendente, curandone la tenuta ed il contegno, specialmente nei rapporti col pubblico; riferisce al Servizio Centrale circa le punizioni che eccedono la sua competenza;

c) studia e propone quanto ritiene necessario ed opportuno al buon andamento del servizio della navigazione in relazione anche alle previsioni e variazioni nello sviluppo e nella natura del traffico;

d) interviene, nei Comitati d'esercizio di Palermo e di Reggio Calabria quando si debbano trattar affari inerenti alla navigazione, riferendo in proposito al Servizio centrale;

e) cura la buona manutenzione dei piroscafi, dei galleggianti, delle invasature, dei pontili di approdo e dei ponti mobili, disponendo e sorvegliando l'esecuzione dei lavori necessari in base alle norme fissate dal Servizio Centrale;

f) dispone, secondo le norme stabilite col Servizio Trazione e Materiale, l'esecuzione dei lavori da commettersi alle officine ferroviarie, sia per manutenzione corrente che per ordinarie riparazioni; si rivolge alle medesime per la esecuzione dei lavori inerenti alla manutenzione ed al rinnovamento dei pezzi di ricambio, quando non possa eseguirli con mezzi proprii;

g) previa autorizzazione del Servizio Centrale si rivolge all'industria privata per l'esecuzione di quei lavori di manutenzione o di rinnovamento dei pezzi di ricambio, che non si credesse di far eseguire alle officine ferroviarie;

h) si rivolge alla competente Sezione di Manutenzione e Sorveglianza per la esecuzione dei lavori di ordinaria manutenzione o di riparazione dei pontili e ponti mobili, che non potesse eseguire coi mezzi propri;

i) emette le richieste di materiali al magazzino sia per consumi, sia per ordinarie riparazioni e lavori di manutenzione corrente: provvede alle pratiche per il corso e la contabilizzazione di tali richieste, curando il riscontro tra prelievi e versamenti;

l) provvede alle visite ai piroscafi ed alle loro macchine, secondo le norme vigenti per la marina mercantile;

m) cura l'osservanza delle norme per evitare infortuni;

n) provvede alla regolarità della gestione del magazzino scorta e di quello dei pezzi di ricambio, ed ai relativi aumenti giustificati da necessità di esercizio, nei limiti approvati;

o) provvede alla compilazione e trasmissione al Servizio Centrale del preventivo generale annuo di esercizio, dettagliandone i capitoli secondo le norme stabilite;

p) propone al Servizio Centrale l'assegno in via permanente di funzioni di grado superiore;

q) cura la trasmissione al Servizio Centrale di tutti i dati e quadri necessari per la statistica e per le relazioni nonchè di quanto altro gli possa essere ordinato dal Servizio stesso;

r) provvede alla tenuta degli inventari dei piroscafi, del Magazzino e dell'ufficio, facendovi apportare colle norme prescritte le necessarie variazioni in aumento o diminuzione;

s) sorveglia la regolare emissione di tutti i documenti contabili e la loro registrazione, secondo le norme vigenti, e ne cura l'invio al Servizio Centrale per la revisione e per le successive pratiche;

t) compila ed invia, da lui firmati, al Servizio Centrale i mandati ed i ruoli paga del personale dipendente, sia imbarcato che non imbarcato;

u) tiene gli stati di famiglia del proprio personale e la gestione del fondo di scorta;

v) informa il Servizio Centrale dei fatti più salienti occorsi nell'esercizio, dei provvedimenti presi e delle variazioni riguardanti il servizio degli ufficiali;

z) dispone l'effettuazione di tutte le corse straordinarie e speciali in base alle richieste degli Uffici di Movimento di Messina e Reggio Calabria e compatibilmente colla potenzialità dei mezzi disponibili;

Art. 14.

Il Capo dell'Ufficio di Messina corrisponde in via ordinaria col Capo del Servizio di navigazione da cui direttamente dipende.

Corrisponde col Servizio del Segretariato per le pratiche relative ai biglietti ed alla fornitura degli occorrenti fascicoli;

coll'Ufficio Approvvigionamenti competente e coll'Ufficio Economato di Torino, per pratiche relative a richieste di materiali speciali;

colle Divisioni ed uffici distaccati dei Compartimenti di Palermo e di Reggio Calabria per la ordinaria trattazione degli affari di esercizio che lo interessassero;

col Capo dell'Ufficio sanitario di Palermo e con i locali Medici di Riparto;

colle Capitanerie di Porto di Messina e di Reggio Calabria per tutte le relazioni inerenti al servizio dello Stretto.

Si mette d'accordo con gli Uffici di Movimento di Messina e Reggio Calabria per ricevere in tempo le notizie dei carri che occorra trasportare, e per quant'altro possa contemporaneamente interessare il Movimento di Messina e di Reggio Calabria e l'Ufficio di Navigazione.

Art. 15.

Il Capo dell' Ufficio di Messina si atterrà, per quanto riguarda il Movimento ed il Traffico a tutte le disposizioni che gli verranno direttamente comunicate dal Capo della Divisione di Palermo, alla cui giurisdizione appartengono le linee dello Stretto di Messina.

Art. 16.

Le stazioni ferroviarie di Messina Porto, Villa S. Giovanni e Reggio Porto, continuando a dipendere dalle rispettive Divisioni di Movimento, dovranno eseguire le disposizioni del Capo dell'Ufficio di Messina per quanto si riferisce agli approdi e relative manovre di sbarco ed imbarco dei veicoli.

Il presente Ordine Generale ha vigore dal 1° luglio 1909.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nell'adunanza del 24 giugno 1909.

Ordine di Servizio N. 169. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 157-1909)

Col 1° luglio 1909 viene pubblicato il 19° supplemento alle tariffe dirette italo-svizzere. Oltre alcune aggiunte ai paragrafi 6, 7 e 10 delle Prescrizioni di tariffa e lievissime modificazioni alla parte relativa ai prezzi, il detto supplemento comprende numerose aggiunte e varianti alla nomenclatura e classificazione della grande e della piccola velocità, specialmente per quanto riguarda l'acciaio ed il ferro greggi ed in lavori.

Il supplemento sarà, come di solito, distribuito dal Controllo prodotti di Firenze alle stazioni ed uffici interessati con una scorta in più alle stazioni principali per la vendita al pubblico al prezzo di cent. 40 ogni esemplare.

Ordine di Servizio N. 170. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

---

Concessioni speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N 383-1908).

I. *Disposizioni generali* - *Fermate.* — Si rammenta che i viaggiatori fruenti delle Concessioni speciali hanno facoltà di chiedere anche *a partenza* il visto per una fermata prestabilita. In questo caso le stazioni dovranno eseguire, nelle caselle,

a tergo dei biglietti, la prescritta vidimazione, la quale terrà luogo del *visto d'arrivo.*

II. *Concessione speciale* B - *Bagagli* — La nota *a*) del quadro inserito all'art. 6 della Concessione speciale *B*, riguardante il trasporto bagagli delle persone fruenti della Concessione medesima, deve essere sostituita dal testo seguente:

« *a*) Il trasporto a prezzo ridotto del bagaglio appartenente « agli agenti suddetti è ammesso nei soli casi di trasloco e « fino ai limiti seguenti: kg. 80 se celibi, e kg 400 se ammo- « gliati o vedovi con prole. Ogni eccedenza sarà tassata a « tariffa ordinaria ».

Ordine di Servizio N. 171. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 11-1909).

La nuova Società cooperativa ferroviaria di consumo, testè costituitasi a Cassino fra gli agenti ferroviari, è stata ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite dal Regolamento, di cui l'Ordine di Servizio N. 25-1901 (ex Rete Adriatica) e l'Istruzione N. 12-1901 (ex Rete Mediterranea).

La predetta Società dovrà, pertanto, essere iscritta nell'elenco Allegato *A* del Regolamento medesimo.

Ordine di Servizio N. 172. (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio cumulativo fra la ferrovia Alessandria-Ovada e le ferrovie Nord Milano.

(Vedi Ordine di Servizio n. 262-1908)

A datare dal 1° Luglio 1909, viene attivato il servizio cumulativo per i trasporti di merci a G. V., P. V. A. ed a P. V. ordinaria, di bestiame, veicoli, numerario, carte valori, oggetti preziosi e feretri, fra le stazioni della Ferrovia Alessandria-Ovada e quelle delle Ferrovie Nord Milano, in quanto, beninteso, le stazioni dell'una e dell'altra Amministrazione sieno abilitate ai trasporti suddetti.

Per l'eseguimento e la tassazione dei trasporti, l'applicazione delle tasse minime, diritti fissi, ecc., valgono le disposizioni in vigore rispettivamente per il servizio cumulativo con la ferrovia Alessandria-Ovada e con le ferrovie Nord Milano, restando inteso che per i trasporti di cui trattasi, deve sempre essere riscosso il diritto fisso supplementare a favore della Rete dello Stato, quale Amministrazione intermedia.

Analogne aggiunte saranno da introdursi nelle pubblicazioni riflettenti i servizi cumulativi colle Ferrovie Secondarie.

Circolare N. 45. (SERVIZIO VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Modificazione alle norme e condizioni pei trasporti a domicilio.

Si avvertono le stazioni che anche i trasporti, effettuati dalle amministrazioni governative, sia a G. V. che a P. V., possono essere, a richiesta, prese e consegnate a domicilio alle stesse condizioni degli altri ammessi al servizio delle agenzie di città.

Perciò alla pag. 7 del Prontuario Tariffe pei trasporti a domicilio, si dovrà cancellare il comma *n*) del paragrafo II

Circolare N. 46. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Nuova tariffa dei prezzi pei trasporti a domicilio a Milano ed a Stradella.

A datare dal 1 luglio 1909 andranno in vigore i nuovi prezzi per la presa e consegna delle merci a domicilio per le stazioni di Milano Centrale, Milano Porta Ticinese, Milano Porta Garibaldi, Milano Porta Romana e Stradella, alla quale ultima stazione, il servizio ora limitato ai trasporti a grande velocità, viene esteso a a quelli a piccola velocità.

Pertanto i prezzi esistenti di fianco al nome delle dette stazioni nel prontuario tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907, si dovranno sostituire con quelli indicati nel foglio allegato e si dovrà aggiungere la lettera P alla colonna 14, a pag. 95, del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, (ediz. 1908) di fronte al nome della stazione di Stradella.

Circolare N. 47. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni

Impresa trasporti a domicilio nelle stazioni di Potenza Inferiore e Potenza Superiore.

(Vedi Circolare N. 40-1909).

Si avverte che per il 1° luglio 1909 non avrà più luogo l'apertura dell'agenzia di città in Potenza nè la conseguente istituzione del servizio per la presa e consegna delle merci a domicilio nelle stazioni di Potenza Inferiore e Potenza Superiore.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 14.v (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

---

Viaggi alle stazioni termali e balnearie.

(Vedi Ordine di Servizio N. 11v-1909).

Nell'elenco delle stazioni termali, di cui l'Ordine di Servizio N. 11 v -1909, deve essere aggiunta quella di Domodossola (per Bognanco Dentro).

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	*L.* 4,00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti	„ 8,00

ANNO II - N. 27.

8 LUGLIO 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ⁂

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, Luglio 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-corrige

Circolare N. 41-1909 (**Boll. 25**). Alla 6ª riga, invece di « pagina *39* », leggasi: « pagina *59* ».

LEGGE n. 372, *del 25 giugno 1909, concernente modificazioni ed aggiunte alla legge sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

I sottoindicati articoli della legge 7 luglio 1907, n. 429, sono modificati come segue:

Art. 4, comma 4°:
Con decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro, sentito il Consiglio dei ministri, sono stabiliti lo stipendio e le indennità del direttore generale e lo stipendio e le indennità da corrispondere ai consiglieri d'amministrazione ed ai vice direttori generali.

Art. 9. Il direttore generale, previa l'approvazione del Consiglio di amministrazione, presenta al ministro dei lavori pubblici, entro il mese di novembre di ciascun anno, una relazione sull'andamento dell'azienda durante il precedente anno finanziario, nella quale sia data ragione dei contratti importanti stipulati e delle deliberazioni in materia di condizioni di trasporto e di tariffe e siano posti in evidenza i prodotti e le spese e indicate le modificazioni che lo studio e l'esperienza suggeriscano di apportare all'azienda stessa.
La relazione è distribuita ai membri del Parlamento.

Art. 10, comma *d*).
d) approvare i progetti di lavori sulle linee e dipen-

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* n. 150 del 28 giugno 1909.

denze, di importo non superiore alle L. 50,000 e non richiedenti espropriazioni, nonchè le provviste fino allo stesso limite.

Comma *f*).

f) approvare i contratti ad asta pubblica e licitazione privata di importo fino a L. 20,000 e quelli a trattativa privata di importo fino a L. 5,000;

Comma *m*) e *n*).

m) autorizzare nei casi d'urgenza l'incominciamento dei lavori e delle provviste, già deliberati dal Consiglio d'amministrazione, anche in pendenza dell'approvazione e registrazione dei relativi contratti;

n) prendere provvedimenti di urgenza nell'interesse della continuità e sicurezza dell'esercizio o nell'interesse del traffico, salvo a chiedere la sanzione del Consiglio di amministrazione nella prima adunanza;

o) ordinare... ecc. (identico).

Ultimo comma.

Il direttore generale, con parere favorevole del Consiglio di amministrazione, proporrà al ministro due funzionari col titolo di vice direttore generale, che abbiano a coadiuvarlo secondo norme approvate dal Consiglio e a sostituirlo nei casi di assenza od impedimento secondo l'ordine di precedenza da stabilirsi dal Consiglio stesso. I vice-direttori generali sono nominati con decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio dei ministri.

Art. 20. Sono spese ordinarie di esercizio quelle di personale, combustibili, manutenzione ordinaria della ferrovia e sue dipendenze, manutenzione del materiale rotabile e di esercizio ed in genere tutte le spese riguardanti l'esercizio ferroviario propriamente detto.

Per la manutenzione ordinaria della ferrovia e sue dipendenze verrà stanziata in bilancio una somma in misura non minore di L. 1000 per ogni chilometro di strada esercitata.

Per la manutenzione e le riparazioni del materiale rotabile verrà stanziata in bilancio una somma in misura non inferiore al 9 per cento dei prodotti del traffico.

Sono spese complementari di esercizio quelle:

a) di manutenzione straordinaria occorrente per riparare e prevenire danni di forza maggiore alle linee e loro

dipendenze, per le quali verrà stanziata in bilancio una somma non minore di L. 270 per ogni chilometro di strada esercitata;

b) pel rinnovamento e rifacimento in acciaio della parte metallica dell' armamento, per cui verrà stanziata in bilancio una somma non minore di L. 240 per ogni chilometro di strada esercitata oltre ad una somma non minore al 0,80 % dei prodotti del traffico;

c) pel rinnovamento del materiale rotabile, per cui verrà stanziata in bilancio una somma non inferiore al 2.50 per cento dei prodotti del traffico;

d) per migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee e loro dipendenze e al materiale rotabile, per cui verrà stanziata nella parte ordinaria del bilancio una somma pari al 2 per cento dei prodotti del traffico, ed inscritta in entrata nella parte straordinaria del bilancio per essere erogata nelle spese di cui all' art. 21. Lo stanziamento della predetta somma verrà fatto solo quando il fabbisogno delle spese a carico della parte straordinaria del bilancio, di cui allo stesso art. 21, in ragione del quintuplo dell'aumento di prodotto che si prevede rispetto a quello verificatosi nell' anno precedente, sia inferiore a L. 25 milioni.

I ricavi dei materiali fuori uso e di demolizione, provenienti dalla manutenzione ordinaria e straordinaria delle linee e dal rinnovamento dell'armamento e dei rotabili, formeranno oggetto di appositi capitoli e articoli dell'entrata ed il loro importo sarà aggiunto agli stanziamenti di spesa corrispondenti ai suddetti titoli.

La parte non erogata degli stanziamenti in bilancio per la manutenzione ordinaria delle linee e del materiale e di quelli per le spese complementari di cui alle lettere *a*, *b*, *c* e *d*, sarà alla chiusura dell' anno finanziario, mantenuta tra i residui passivi.

Le spese accessorie comprendono:

e) interessi sull' importo del materiale rotabile e di esercizio consegnato all' Amministrazione dal 1° luglio 1905 e di quello successivamente acquistato, in quanto abbia dato luogo a creazione di debiti dopo la legge 22 aprile 1905, n. 137;

f) interessi sull'importo degli approvvigionamenti consegnati all'Amministrazione dal 1° luglio 1905 e sulle somme

fornite dal tesoro pel completamento del fondo di dotazione di magazzino di cui all'art. 17 della presente legge, in quanto abbiano dato luogo a creazione di debiti dopo la legge 22 aprile 1905, n. 137;

g) interessi e ammortamento delle somme erogate per gli aumenti patrimoniali di cui alle lettere *b*) ed *e*) dell'articolo 21;

h) la somma assegnata al fondo di riserva, a norma dell'art. 24;

i) le quote di ammortamento delle somme pagate dal tesoro per liquidare la gestione 1885-1905 e le somme anticipate per le spese accessorie di cui ad *e*) e *f*) del presente articolo, le quali dovessero gravare sul bilancio delle ferrovie;

l) interessi ed ammortamento delle somme fornite per la costruzione e l'acquisto del materiale di navigazione di cui all'art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111;

m) le spese per noleggi temporanei di materiale rotabile;

n) il contributo per le spese della Corte dei conti, di cui all'art. 2 della legge 9 luglio 1905, n. 361.

Art. 22. Aggiungere:

Per le spese straordinarie di cui all'art. 21 e in aumento dei fondi stanziati con le leggi 22 aprile 1905, n. 137, 19 aprile 1906, n. 127, e 23 dicembre 1906, n. 638, l' Amministrazione stessa è autorizzata ad assumere impegni, nel sessennio 1909-910, 1914-915, fino al limite del quintuplo dell'eccedenza raggiunta col prodotto del traffico su quello di 410 milioni di lire preso per base, salvo il disposto del seguente capoverso.

Il ministro del tesoro provvederà i fondi occorrenti per i pagamenti relativi ai detti impegni, entro il limite massimo annuale di cui all'art. 2 della legge 24 dicembre 1908, n. 731, nei modi indicati nell'art. 3 della legge stessa.

Con le stesse forme e in aumento ai fondi suddetti il ministro del tesoro, su proposta di quello dei lavori pubblici, sentito, secondo le rispettive competenze, il ministro delle poste e dei telegrafi o quello dell'interno, è autorizzato a fornire nel sessennio, all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, che la iscrive nelle entrate straordinarie del bilancio, la somma di lire 10 milioni, per l'acquisto di nuovo materiale

rotabile da destinarsi ai trasporti in servizio del Ministero delle poste e dei telegrafi e di quello dell'interno, salvo da parte di questi ultimi, la corresponsione all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato di canoni per l'uso del detto materiale.

Art. 24 (comma 1°, 2° e 3°):

È istituito un fondo di riserva per spese impreviste, formato da assegnazioni in ragione di 6 milioni di lire all'anno.

Le somme di spettanza del fondo sono versate in conto infruttifero al tesoro.

Quando il fondo abbia raggiunto la somma di L. 30,000,000, l'assegnazione annua di cui al primo comma potrà essere destinata a spese pel rinnovamento del materiale rotabile, in aumento degli stanziamenti di cui alla lettera *c*) dell'art. 20, o alle spese straordinarie di cui all'art. 21.

Art. 27, comma 2°:

La registrazione preventiva da parte dell'Ufficio speciale della Corte dei conti è limitata ai contratti che rappresentano un ammontare superiore alle L. 50,000. Da tale registrazione preventiva sono esenti i contratti che, a giudizio insindacabile del Consiglio di amministrazione, debbano farsi di urgenza per assicurare la regolarità e la continuità del servizio. L'urgenza dovrà essere motivata.

Mensilmente sono comunicati alla Corte dei conti gli elenchi degli impegni assunti senza la registrazione preventiva, compresi quelli assunti d'urgenza, nonchè gli elenchi dei mandati emessi.

Art. 30, aggiungere:

Tuttavia i vincoli d'ogni specie sugli stipendi e sulle pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, nei casi consentiti dalla legge 30 giugno 1908, N. 335, e dal presente articolo, debbono essere notificati al direttore generale, al quale altresì, in materia di cessioni, spettano le attribuzioni assegnate alla Direzione generale del tesoro dagli articoli 4, 7, 8, 9 e 11 della legge medesima.

La detta legge, inoltre, è applicabile al personale delle ferrovie dello Stato, con le seguenti norme e modificazioni:

a) gli agenti avventizi e quelli in prova, di cui agli articoli 2 e 15 del regolamento 22 luglio 1906, n 417, e gli agenti

stabili a paga giornaliera sono esonerati dalle ritenute fissate negli articoli 9 e 10 della legge, ed autorizzati alla cessione soltanto nel modo previsto dall'art. 12, ultimo comma;

b) anche gli atti di cessione, fatti in conformità dell'art. 12, ultimo comma, debbono essere stesi per iscritto e comunicati, mediante piego raccomandato, al direttore generale delle ferrovie dello Stato; essi hanno effetto presso l'Amministrazione a cominciare dalla rata del mese successivo a quello dell'avvenuta comunicazione;

c) la determinazione della quota cedibile per tutti gli agenti indistintamente e quella delle ritenute di cui all'art. 10, per gli agenti che vi sono soggetti, sono fatte computando insieme allo stipendio soltanto gli assegni che l'Amministrazione abbia dichiarato formarne parte integrante. La quota cedibile degli agenti a paga giornaliera è computata sul prodotto della paga stessa, più l'eventuale assegno giornaliero facente parte integrante della paga, moltiplicata per 360;

d) con i contributi del personale stabile ferroviario sarà costituito, come agli articoli 8, 9 e 11, un fondo separato di garanzia, del quale la Cassa depositi e prestiti terrà il conto corrente e la gestione, separati da quelli del fondo comune agli altri impiegati contemplati dalla legge.

Le cessioni degli agenti ferroviari, che alla data di pubblicazione della presente legge saranno state già effettuate ed approvate dalla Direzione generale del tesoro, saranno riconosciute ed osservate dall'Amministrazione ferroviaria.

Quelle in corso di attuazione saranno continuate direttamente dall'Amministrazione ferroviaria, secondo le disposizioni del presente articolo ed in quanto possibile secondo il regolamento 24 settembre 1908, N. 574, finchè al coordinamento ed all'applicazione delle speciali norme riguardanti gli agenti ferroviari non sarà provveduto con altro apposito regolamento.

Le ritenute di cui agli articoli 9 e 10 non ancora applicate, o applicate in misura diversa da quella che sarà definitivamente stabilita dall'apposito regolamento, saranno effettuate o rettificate dopo la sua pubblicazione, ma con decorrenza dal 28 ottobre 1908.

Alle operazioni necessarie per lo stralcio ed il versamento nel fondo separato di garanzia delle ritenute già effettuate, ed

a quanto altro occorra per la separazione ed il trapasso delle relative gestioni, sarà provveduto, subito dopo la pubblicazione della presente legge, mediante accordi da prendersi fra le Amministrazioni del tesoro, delle ferrovie dello Stato e della Cassa dei depositi e prestiti.

Art. 31, comma 4° e seguenti sostituiti da:

È ammessa la trattativa privata:

a) con approvazione del direttore generale nei casi di contrattazione di importo non superiore a L. 50,000, anche se ripartito in più anni;

b) con deliberazione motivata dal Consiglio d'amministrazione, nei casi di contrattazione d'importo superiore a L. 50,000;

La deliberazione del Consiglio, quando si tratti di contrattazione di importo superiore a L. 200,000, dovrà riportare la approvazione del ministro dei lavori pubblici. Tale approvazione non occorre per le forniture, i lavori e le relative provviste, quando, con deliberazione motivata, sia riconosciuto che l'urgenza od il bisogno di garantire la sicurezza e regolarità dello esercizio, a giudizio del Consiglio d'amministrazione, non permettano l'indugio della gara.

Gli approvvigionamenti possono essere fatti direttamente nei luoghi di produzione e nei principali mercati stranieri, col mezzo di funzionari a ciò delegati dall'Amministrazione.

I servizi, i lavori e le forniture da farsi in economia si eseguiranno con le norme prescritte dal regolamento di cui all'art. 86 della presente legge.

Art. 33. — 4° comma: soppresso.

5° comma: soppresso.

Art. 35, comma 2:

Ai reclami relativi al contratto di trasporto di persone e di cose, presentati all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, non sono applicabili gli articoli 19, n. 3, e 20, n. 34, del testo unico delle leggi sulle tasse di bollo, approvato col R. decreto 4 luglio 1897, n. 414.

Art. 38, comma 2°:

Entro tre anni dalla pubblicazione della presente legge si provvederà alla revisione delle condizioni dei trasporti ed al

coordinamento delle medesime, per ciò che concerne le merci, alla convenzione di Berna e successive appendici e alla semplificazione delle tariffe, nonchè a disciplinare l'applicazione delle disposizioni contenute nel successivo art. 41.

Aggiungere dopo il comma 4°:

In attesa della revisione di cui sopra, gli indennizzi per ritardata consegna delle cose trasportate verranno corrisposti solamente quando il loro importo superi una lira per spedizione.

Art. 45. — Aggiungere:

Quando le cause suddette siano di competenza dei giudici conciliatori, le sentenze anche per valore non eccedente le L. 50, sono appellabili in conformità degli articoli 17 della legge 16 giugno 1892, n. 261, e 2 della legge 28 luglio 1895, num. 455.

Art. 48. — Sostituito da:

Il Consiglio d'amministrazione per speciali condizioni locali o per facilitare servizi suburbani, postali e simili, può, per alcune linee o tratti di linea, autorizzare treni leggieri o con carrozze automotrici in sostituzione od in aumento dei treni viaggiatori ordinari.

Art. 60. — Aggiungere di seguito al comma 2°:

. . . La stessa disposizione si applica agli agenti stabili provenienti dalle Amministrazioni sociali ferroviarie, i quali non abbiano diritto ad alcun trattamento di pensiose.

Aggiungere dopo il 3° comma il seguente comma:

Agli agenti provenienti dalle Amministrazioni sociali, di cui all'ultima parte del secondo comma del presente articolo, sarà, all'atto del collocamento a riposo, liquidata una indennità con le stesse norme stabilite dall'art. 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, per i funzionari provenienti dal ruolo transitorio del personale aggiunto del Regio ispettorato generale delle strade ferrate.

Art. 63, comma *a* e *g*. — Sostituire:

a) di un vice presidente;

. . . .

g) di otto membri scelti dal ministro dei lavori pubblici tra le persone che abbiano speciale competenza tecnica o legale in materia ferroviaria;

Art. 64, comma 2° — Sostituito da:

Essi durano in carica quattro anni; scaduto il quadriennio, quelli delle categorie *b* e *c* possono essere confermati; gli altri non possono essere rinominati che dopo due anni. I membri della categoria *e* durano in carica fino a che fanno parte della Commissione compartimentale che rappresentano in seno al Consiglio generale.

Art. 64. — Aggiungere:

Con decreto del ministro dei lavori pubblici, uno dei membri di cui alla lettera *g* dell'articolo precedente è incaricato annualmente di fungere da vice-presidente del Consiglio.

Art. 65, comma 1°. — Sostituito da:

Il Consiglio generale del traffico si riunirà normalmente due volte all'anno, e sarà convocato, di volta in volta, ad iniziativa del presidente, il quale potrà anche indire adunanze straordinarie, quando siano da trattare speciali questioni urgenti.

Art. 70. — Sostituito da:

I membri delle Commissioni compartimentali durano in carica quattro anni; quelli della categoria *a* possono essere rinominati; quelli delle categorie *b* e *c* non possono essere rieletti o rinominati se non dopo un anno.

Art. 72, comm 2°. — Sostituito da:

Essa è composta di sei senatori e di sei deputati, da nominarsi dalle rispettive Camere in ciascheduna Sessione e che continueranno a far parte della Commissione anche nell'intervallo fra le Legislature e le Sessioni.

Art. 73. — Sostituito da:

La Commissione di vigilanza esamina la relazione annuale del direttore generale di cui all'art. 9.

La Commissione ha facoltà di richiedere al ministro tutti i dati che stimi opportuni per accertarsi dell'andamento del servizio.

Art. 74. — Sostituito da:

Nel febbraio di ciascun anno la Commissione presenterà al Parlamento la sua relazione annuale.

Art. 81. — Aggiungere di seguito al 2° comma:

. . . Ai detti funzionari e magistrati, che fossero prescelti, saranno applicabili, per quanto riguarda il trattamento di pen-

sione, le disposizioni dell'art. 7 della legge 12 luglio 1906, n. 332, relative agli impiegati provenienti dal ruolo organico dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e del R. ispettorato generale delle strade ferrate.

Art. 82. — comma 1°. — Sostituito da:

Il personale medico alla dipendenza del relativo servizio centrale è distribuito nelle sedi compartimentali per compiere le funzioni di vigilanza igienica, di consulenza, di accertamento della idoneità fisica del personale e d'ispezione secondo le norme stabilite in apposito regolamento.

Art. 2.

Le quote di prodotto, i canoni e simili, spettanti ai concessionari di ferrovie comprese nella rete esercitata dallo Stato, saranno inscritti nella parte ordinaria del bilancio della spesa del Ministero del tesoro.

Art. 3.

In casi eccezionali possono, con deliberazione del Consiglio dei ministri, essere approvate, su proposta del direttore generale accompagnata dal parere motivato del Consiglio d'amministrazione, le assunzioni di nuovo personale di qualsiasi qualifica senza il pubblico concorso richiesto dall'art. 55, qualora si richiedano peculiari requisiti indispensabili per speciali lavori od uffici.

Parimente, in seguito a deliberazione del Consiglio dei ministri, si potrà, nei casi d'urgenza, prescindere dal sentire l'avviso del Consiglio generale del traffico, di cui all'ultimo comma dell'art. 62.

Art. 4.

Salvo il disposto dell'art. 180 del Codice penale, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato non è tenuta a comunicare all'autorità giudiziaria gli atti e le relazioni delle inchieste in ogni caso di sinistro che abbia recato danno alle persone o alle cose.

Art. 5.

Dalla iscrizione nelle liste dei giurati vanno esenti, insieme ai funzionari mentovati nell'art. 3 della legge 8 giugno 1874, n. 1937:

il direttore generale,
i vice direttori generali,
i capi di servizio,
i capi di compartimento,
i capi delle divisioni compartimentali delle ferrovie dello Stato.

Agli impiegati delle altre Amministrazioni dello Stato dispensati dall'ufficio di giurato per l'art 4, n. 2 di detta legge, sono aggiunti quelli delle ferrovie dello Stato, quando siano titolari di un ufficio senza supplente.

Art. 6.

In occasione di un sinistro ferroviario non sono soggetti, purchè immuni dal dolo e purchè non abbandonino il servizio, all'arresto preventivo, comminato per la flagranza di reato dalle vigenti leggi, gli agenti ferroviari, che si trovino in servizio sulle locomotive e sui treni danneggiati, o sieno addetti al movimento delle stazioni ove, o fra le quali, il sinistro sia avvenuto, o attendano alla sorveglianza della linea in località e per funzioni comunque involgenti una presunzione di colpa.

Tutti, indistintamente, i detti agenti che, in presenza del sinistro, o prima di riceverne ordine, abbandonino il servizio, incorrono per ciò solo nella pena di cui all'art. 312 della legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, senza pregiudizio delle altre sanzioni dei regolamenti speciali dell'Amministrazione ferroviaria.

Le disposizioni del presente articolo sono applicabili al personale addetto, con le funzioni suindicate, a qualunque ferrovia pubblica o tramvia meccanica, escluse le tramvie urbane.

Art. 7.

Qualora, in seguito ad un sinistro ferroviario o per qualsiasi altra causa, ancorchè ignota, si rinvengano lungo la sede

ferroviaria, ed in giacitura tale da interessare la libera circolazione dei treni, dei cadaveri, questi potranno, anche prima dell'intervento dell'autorità giudiziaria, venire rimossi, previo accertamento e descrizione delle precise condizioni in cui furono rinvenuti, a cura dei delegati ed applicati di pubblica sicurezza, degli ufficiali e sottufficiali dei carabinieri reali o dal sindaco del Comune o da chi ne fa le veci.

Eguali facoltà, e sotto la stessa condizione di urgenza, sono conferite al personale delle ferrovie che sarà designato dal regolamento generale di cui all'art. 86, per la rimozione, previo accertamento e descrizione, del materiale rotabile, la cui permanenza sul luogo di un qualsiasi infortunio ostacoli la pronta riattivazione della circolazione dei treni.

Tale materiale sarà inviato alle officine per le occorrenti riparazioni, o rimesso senz'altro in circolazione, salvo divieto dell'autorità giudiziaria, che sarà però revocato appena compiuti, con precedenza su ogni altra indagine, gli accertamenti ed i rilievi del caso.

Art. 8.

Per l'impianto del servizio di navigazione di cui alla legge 5 aprile 1908, n. 111, il ministro della marina potrà consentire il passaggio all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, a richiesta della medesima, del personale tecnico ed operaio, che ad essa occorresse ed a condizione che il personale stesso ne faccia domanda.

Il detto personale avrà le qualifiche e gli stipendi o paghe, che gli saranno assegnate dal Consiglio di amministrazione, e ad esso saranno applicabili le norme in vigore per il personale delle Ferrovie dello Stato, fatta eccezione di quanto riguarda il trattamento di pensione, che sarà regolato secondo le disposizioni del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari approvato con R. decreto del 21 febbraio 1895, n. 70, e della legge 26 dicembre 1901, n. 518, per le pensioni degli operai della R. marina.

La liquidazione della pensione sarà fatta in base al servizio complessivamente prestato sotto la R. marina e sotto l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato: e l'onere della pensione

sarà ripartito tra il tesoro e l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato in ragione della somma totale degli stipendi che saranno stati a ciascuno corrisposti prima e dopo il passaggio alle Ferrovie dello Stato. Agli effetti del riparto, gli operai a paga si considerano come provvisti di uno stipendio pari alla loro paga moltiplicata per 360.

Art. 9.

Al personale proveniente dalla R. marina ed assunto dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, il quale sia provvisto di pensione od abbia percepito indennità a carico del Tesoro per servizio prestato sotto la R. marina, sono applicabili gli articoli 28 e 70 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari, riguardanti la riunione del nuovo servizio a quello anteriore per la pensione di riposo, da liquidarsi in base alle disposizioni del testo unico suddetto.

L'onere della maggiore pensione o indennità è a carico dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per l'ammontare che eccede quello già liquidato a carico del tesoro.

Art. 10.

La cessione degli stipendi dei funzionari mentovati nell'articolo 3 della legge 30 giugno 1908, n. 335 può avere luogo anche a favore delle associazioni tontinarie o di ripartizione costituite e legalmente esercenti nel Regno. Tali istituti restano autorizzati ad impiegare i loro fondi in operazioni di mutuo ai funzionari dello Stato verso cessione degli stipendi, a sensi del predetto art. 3.

La detta legge, inoltre, è applicabile al personale delle Ferrovie dello Stato, con le norme e condizioni di cui ai comma *a, b, c, d*, dell'art. 30 come modificato coll'art. 1 della presente legge, ed ai quattro successivi dello stesso art. 30.

Art. 11.

Le disposizioni degli art. 1 (comma 5° dell'art. 38 e comma 3° dell'art. 45) 4 e 7 sono applicabili anche alle ferrovie esercitate da imprese private.

Art. 12.

Con decreto Reale, udito il Consiglio di Stato, sarà provveduto a coordinare in testo unico con la presente legge le disposizioni non abrogate delle leggi precedenti.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Venezia, addì 25 giugno 1909.

VITTORIO EMANUELE.

Bertolini — Cocco-Ortu — Lacava — Orlando — Carcano — Mirabello.

Visto, *Il guardasigilli:* Orlando.

LEGGE *n. 111 del 27 giugno 1909 che modifica il 2° comma dell'art. 2 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, relativa a provvedimenti a sollievo dei danneggiati dal terremoto* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico

Il secondo comma dell'art. 2 della legge 12 gennaio 1909 N. 12, concernente i provvedimenti a sollievo dei danneggiati dal terremoto; è modificato come segue:

« Allo stesso scopo è stabilita, sino a tutto l'anno solare 1913, una sovratassa di centesimi cinque alla tassa di bollo dovuta sui biglietti per trasporto di viaggiatori sulle ferrovie e sui piroscafi, nonchè sui riscontri pel trasporto di bagagli e merci sulle ferrovie, sulle polizze e sulle lettere di vettura emesse nel Regno e provenienti dall'estero.

« La stessa sovratassa di centesimi cinque sarà dovuta per biglietti di abbonamento e pei biglietti e riscontri relativi ai trasporti di viaggiatori e di merci sulle ferrovie in esercizio economico, di che agli articoli 16 e 18 della legge 30 giugno 1906, N. 272 ».

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 27 giugno 1909.

VITTORIO EMANUELE

LACAVA.

Visto, *il guardasigilli:* ORLANDO.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale del Regno d'Italia* n. 154 del 3 luglio 1909.

Ordine di Servizio N. 173. (SERVIZIO II).

Cessioni, pignoramenti e sequestri di competenze d'agenti.

(Vedi legge 30 giugno 1908 N. 335, Regolamento 24 settembre 1908, N 574, Ordine Generale N. 11-1908 ed Ordine di Servizio N. 361-908).

1. In base alla nuova legge N. 372 del 25 giugno 1909, a partire dal giorno della sua pubblicazione avvenuta il 28 giugno 1909, le attribuzioni prima spettanti alla Direzione Generale del Tesoro, in materia di cessioni di stipendio e di assegni dovuti dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato sono passate all'Amministrazione stessa.

2. In attesa pertanto che venga emanato l'apposito regolamento speciale contemplato nella succitata legge saranno applicabili le disposizioni dell'Ordine di Servizio N. 361-1908 avvertendo, ben inteso, che le domande del nulla osta per far cessione dovranno inoltrarsi in luogo che alla Direzione Generale del Tesoro, al Servizio Centrale II il quale è incaricato del rilascio dei nulla osta medesimi o del loro rifiuto, e delle comunicazioni agli Istituti cessionari e ai cedenti in merito alla regolarità degli atti di cessione notificati o comunicati.

3. Tutti gli atti di cessione di stipendio o di paga rilasciati da agenti dell'amministrazione delle Ferrovie dello Stato dovranno essere notificati all'Amministrazione stessa in persona del sottoscritto, o comunicati a mezzo postale mediante piego raccomandato.

4. Continueranno il loro corso le cessioni che la direzione generale del Tesoro avesse già riconosciuto efficaci e avranno pure corso quelle notificate o comunicate alla direzione generale medesima prima del 28 giugno 1909 e che essa riconoscerà regolari.

5. Le cessioni notificate o comunicate all'Amministrazione ferroviaria, consentite in base a nulla osta già rilasciati dal Tesoro, saranno considerate come se l'intervenuto nulla osta fosse stato emanato dall'Amministrazione stessa.

---

6. La quota cedibile dagli agenti a paga giornaliera è computata sul prodotto della paga stessa, più l'eventuale assegno giornaliero facente parte integrante della paga, moltiplicata per 360, depurato tale prodotto dalle virtuali trattenute per ricchezza mobile e per Cassa Pensioni.

I dirigenti degli uffici riparti e stazioni sono incaricati di dar comunicazione delle disposizioni contenute nel presente Ordine di Servizio al personale dipendente.

Ordine di Servizio N. 174. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Servizio italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 145-1909).

Col foglio di modificazioni alla tariffa diretta italo-austro-ungarica, pubblicatosi coll'Ordine di Servizio N. 145-1909, si è disposto che il numero d'ordine della nomenclatura italiana per la voce « Vetro (quadrelli di) opachi ecc. », introdotta in tariffa col 6° supplemento, venga rettificato da *2532 a* in « *2532 b* ».

A complemento di tale rettifica si avverte ora che la detta voce è affatto nuova e non sostituisce punto quella « 2532 *a*-874 *a* Vetro (lastre di), per finestre, ecc. », la quale resta perciò inalterata.

Con validità dal 1° giugno 1909, nella citata tariffa diretta sono poi da apportarsi le seguenti modificazioni:

Pag. 161 — *Elenco delle stazioni austro-ungariche.* — Di contro al nome della stazione di *Liebau* esporre nella colonna 6ª (*transito Peri*) la distanza di km. *1904*, e nella colonna 7° (*transito Pontebba*) la distanza di km. *854*.

Pag. 293 (4° supplemento). — *Tariffa eccezionale N. 19.* — Aggiungere le seguenti nuove stazioni, coi relativi prezzi:

	Peri transito						Cormons transito					
	A			B			A			B		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c
Budapest (S. B.)	—	—	—	—	—	2,57	—	—	—	—	—	2,03
Szombathely	—	—	—	—	—	2,25	—	—	—	—	—	1,71

Pag. 298 — *Tariffa eccezionale N. 25* — aggiungere la seguente nuova stazione coi relativi prezzi:

		Peri transito			Pontebba transito		
		SERIE					
		a	b	c	a	b	c
Olmütz	senza vincolo peso . .	—	—	—	—	—	—
	5000 kg. .	6,41 4,93 (4)	6,41 (1) 4,93 (2)	6,41 (1) 4,93 (2)	4,52 3,49 (4)	4,52 (1) 3,49 (2)	4,52 (1) 3,49 (2)
	10000 » . .	4,46	4,46 (1)	4,46 (1)	3,17	3,17 (1)	3,17 (1)

(1) Applicabile soltanto ai trasporti di filati di lino, senza riguardo al numero dei fili.

(2) Applicabile soltanto ai trasporti di filati di lino, senza riguardo al nnmero dei fili, ma in partite di almeno 7 tonnellate per vagone o paganti per tale peso minimo.

(4) Applicabile soltanto ai trasporti in partite di almeno 7 tonnellate per vagone o paganti per tale peso minimo.

Ordine di Servizio N. 175. (Servizi VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

Viaggi circolari italo-francesi per escursioni nella « Valle d'Aosta », nella « Savoia » e nel « Delfinato ».

Per le escursioni nella Valle d'Aosta, nella Savoia e nel Delfinato si trovano in distribuzione, nel periodo dal *1° Luglio*

al *15 settembre* di ciascun anno, dei biglietti a tagliandi valevoli 30 giorni per i seguenti viaggi circolari:

Viaggio 116. — TORINO, CHIVASSO, IVREA, AOSTA, COURMAYEUR, PICCOLO S. BERNARDO, BOURG SAINT MAURICE, MOUTIERS SALINS, ALBERTVILLE, UGINE, LATHUILLE (Le Bout-du-Lac), ANNECY, GINEVRA-EAUX-VIVES-ANNEMASSE o GINEVRA-CORNAVIN, BELLEGARDE, CULOZ, AIX LES BAINS, CHAMBÉRY, MODANE, TORINO, o viceversa. — 1ª classe L. 71.55, 2ª classe L. 58.40, 3ª classe L. 46.25.

Viaggio 117. — TORINO, CHIVASSO, IVREA, AOSTA, COURMAYEUR, PICCOLO S. BERNARDO, BOURG SAINT MAURICE, MOUTIERS SALINS, ALBERTVILLE, UGINE, LATHUILLE (Le Bout-du-Lac), ANNECY, AIX LES BAINS, CHAMBÉRY, ST. ANDRÉ LE GAZ, GRENOBLE, MONTMÉLIAN, MODANE, TORINO, o viceversa. — 1ª classe L. 74.55, 2ª classe L. 60.40, 3ª classe L. 48.25.

Viaggio 118. — TORINO, CHIVASSO, IVREA, AOSTA, COURMAYEUR, PICCOLO S. BERNARDO, BOURG SAINT MAURICE, MOUTIERS SALINS, ALBERTVILLE, UGINE, LATHUILLE (Le Bout-du-Lac), ANNECY, AIX LES BAINS, CULOZ, LYON, GRENOBLE (o PRESSINS-CHAMBÉRY), MONTMÉLIAN, MODANE, TORINO, o viceversa. — 1ª classe L. 85.55, 2ª classe L. 67,40, 3ª classe L. 53.25.

Viaggio 119. — TORINO, CHIVASSO, IVREA, AOSTA, COURMAYEUR, PICCOLO S. BERNARDO, BOURG SAINT MAURICE, MOUTIERS SALINS, ALBERTVILLE, MONTMÉLIAN, AIX LES BAINS, CHAMBÉRY, MODANE, TORINO, o viceversa. — 1ª classe L. 61.55, 2ª classe L. 49.40, 3ª classe L. 39 25.

Viaggio 120. — GRENOBLE, VEYNES, GAP, BRIANÇON, OULX, MODANE, SAINT MICHEL, LE COL DU GALIBIER, LE LAUTARET, BOURG D'OISANS, JARRIE-VIZILLE, GRENOBLE. — 1ª classe L. 60.55, 2ª classe L. 53.55, 3ª classe L. 47.50.

I prezzi sovraindicati non comprendono la tassa di bollo.

Le quote di prezzo relative alle percorrenze estere vengono riscosse in valuta metallica, secondo le indicazioni fornite in proposito alle stazioni provviste dei biglietti di cui trattasi.

Dette stazioni sono quelle di TORINO P. N., TORINO P. S., CHIVASSO, MILANO C. e GENOVA P. P., le quali trovansi in possesso dei biglietti per i viaggi N. 116, 117, 118 e 119 e quelle di IVREA ed AOSTA, che posseggono i biglietti per il viaggio N. 116. Anche l'AGENZIA DI CITTÀ IN TORINO, l'AGENZIA IN GAL-

LERIA V. E. A MILANO e l'AGENZIA DI GENOVA IN VIA ROMA sono provviste di biglietti per i viaggi dal N. 116 al 119.

I biglietti per il viaggio N. 120 vengono distribuiti soltanto in Francia.

Da parte delle stazioni e delle Agenzie anzidette in MILANO e GENOVA i biglietti circolari di cui trattasi si distribuiscono insieme con appositi biglietti di andata e ritorno di congiunzione, rispettivamente da MILANO per CHIVASSO e da GENOVA per TORINO, valevoli 30 giorni e conferenti facoltà di fermata in tutte le stazioni intermedie.

I prezzi di tali biglietti a foglietto di andata e ritorno sono i seguenti:

	1ª classe	2ª classe	3ª classe
Milano C.-Chivasso e ritorno . .	L. 23,70	L. 16,65	L. 10,80
Genova P. P.-Torino P. N. e rit.	» 32,45	» 22,75	» 14,75

non compresa la tassa di bollo.

CONDIZIONI E NORME. — Il viaggio circolare può essere incominciato nell'uno o nell'altro senso, ma una volta incominciato in una direzione deve essere continuato nella stessa.

E' concesso di fermarsi nelle stazioni intermedie colle limitazioni e sotto l'osservanza delle formalità in proposito specificate sui biglietti. Per le fermate nelle stazioni intermedie della percorrenza italiana è prescritta la preventiva vidimazione per la stazione successivamente prescelta e l'apposizione del bollo nelle caselle stampate sul tergo del relativo tagliando.

Sulla Rete delle Ferrovie P. L. M. il viaggiatore può, senza ulteriore pagamento, recarsi da un punto dell'itinerario ad un altro seguendo una linea della stessa Amministrazione più breve di quella indicata dall'itinerario fra i due punti e può fermarsi anche nelle stazioni situate su detta linea più breve.

La validità dei biglietti non può essere in alcun caso prorogata.

I percorsi sulle diligenze e sui battelli compresi negli itinerari debbono essere effettuati entro il periodo dal 1° luglio al 15 settembre. Dopo questa ultima data i servizi di corrispondenza vengono sospesi e nessun indennizzo viene corrisposto al viaggiatore per il fatto della mancata utilizzazione dei relativi tagliandi.

Sulle linee ferroviarie del Delfinato i biglietti di 2ª classe valgono per la 1ª classe e quelli di 3ª per la 2ª classe.

I ragazzi al disotto dei tre anni sono trasportati gratuitamente, purchè tenuti in grembo da chi li accompagna. Per i ragazzi di oltre tre anni non è concessa alcuna riduzione sui prezzi dei biglietti circolari.

I biglietti dànno diritto ad una franchigia di 30 chilogrammi di bagaglio sulla Rete delle ferrovie francesi P. L. M. e sulla ferrovia Ginevra-Eaux Vives-Chêne Bourg e di 20 chilogrammi sui vapori del Lago di Annecy e sulle vetture ordinarie. Nessuna franchigia è accordata sulle ferrovie italiane e sulle vetture automobili.

I viaggiatori devono provvedere a propria cura e spese al passaggio col loro bagaglio dalla stazione di Ginevra-Eaux Vives a quella di Ginevra Cornavin, o viceversa.

I viaggiatori possono effettuare il percorso da Annecy a Bout-du-Lac (stazione di Lathuille od imbarcadero del Lago d'Annecy) o viceversa, sia per ferrovia, sia col piroscafo, ma in quest'ultimo caso debbono provvedere a loro spese al passaggio col proprio bagaglio dalla stazione all'imbarcadero e viceversa.

I tagliandi compresi nei biglietti di cui trattasi per la percorrenza ferroviaria italiana debbono, come di norma, venir ritirati man mano dal personale a percorrenza compiuta, per essere inviati al Controllo Prodotti.

Sono del resto applicabili anche a questi biglietti circolari, riferibilmente alla percorrenza italiana, tutte le condizioni e le norme stabilite per l'uso dei biglietti circolari italiani.

Le precedenti pubblicazioni concernenti i viaggi di cui trattasi ed emanate dall'ex Ferrovia della Mediterranea, sono abrogate.

Ordine di servizio N. 176. (Servizi VII e XI).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 7, 9, 14, 15, 16, 17, 30 e 33 del Compartimento di Torino

Trasformazione in stazione della fermata di None.

Dalle ore 6 del 20 giugno 1909 la fermata di None, della linea Torino-Torre Pellice, è stata trasformata in stazione abi-

litata agli incroci ed alle precedenze dei treni, con i seguenti impianti:

fabbricato viaggiatori: al Km. 13 + 199,20 a sinistra, nel senso da Torino a Pinerolo;

binari di corsa: due compresi fra le progressive Km. 12 + 978.70 e Km. 13 + 448.20 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di metri 371;

piano caricatore scoperto con carico di fianco e di testa e con magazzino merci e corrispondente binario tronco della lunghezza utile di m. 105, allacciato alla prima linea in entrambi i sensi;

sagoma limite, bilancia a ponte, della portata di tonn 30, e grue della portata di 6 tonn.;

segnali di protezione: due semafori di 2ª categoria situati, rispetto ai treni in arrivo, a destra e distanti dall'asse del F. V., m. 900 quello verso Candiolo e m. 1023 quello verso Airasca;

ufficio telegrafico incluso nel circuito N. 1455 con la chiamata NO.

Ordine di Servizio N. 177. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Esenzione dei reclami ferroviari dalle tasse di bollo. — Limitazione degli indennizzi per tardata resa.

(Vedi Ordini di Servizio N. 6 e 33-1909).

Per effetto delle modificazioni ed aggiunte apportate dalla legge N. 372 del 25 giugno 1909, all'art. 35 della legge 7 luglio 1907, N. 429, le quali stabiliscono che ai reclami relativi ai contratti di trasporto delle persone e delle cose presentati dal pubblico all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato non sono applicabili le tasse portate dalle vigenti leggi sul bollo, restano abrogate le disposizioni di cui all'Ordine di Servizio N. 6-1909, in quanto concerne l'applicazione delle tasse predette.

L'Ordine di Servizio citato rimane pertanto in vigore solo per ciò che riguarda:

a) le norme particolari di cui al punto 1°, relative alla applicazione ai reclami del pubblico della prescrizione stabilita dall'art. 146 delle tariffe; nonchè quelle di cui al punto 2° relative al trattamento dei reclami stessi ed alla pronta liquidazione degli indennizzi e delle eccedenze di tasse;

b) l'obbligo per il pubblico di presentare un reclamo per ciascuna spedizione;

c) le disposizioni di cui all'ultimo capoverso del punto 3° circa le procure od i mandati o gli atti di delegazione equivalenti a mandato.

In conseguenza di ciò restano implicitamente abrogate, in quanto concerne l'applicazione delle tasse di bollo, anche le disposizioni dell'Ordine di Servizio N. 33-1909.

In dipendenza delle modificazioni ed aggiunte apportate dalla citata legge del 25 giugno 1909 n. 372, all'art. 38 di quella 7 luglio 1907 n. 429, rimane poi stabilito che, fino a quando non abbia avuto luogo la revisione delle condizioni dei trasporti ed il loro coordinamento colla Convenzione di Berna, gli indennizzi per ritardata riconsegna delle cose trasportate verranno corrisposti solamente quando il loro ammontare superi una lira per spedizione.

Le disposizioni che precedono avranno vigore a decorrere dal 13 luglio 1909.

Resta però inteso che la irrepetibilità degli indennizzi per ritardo non eccedenti una lira, sarà applicata alle spedizioni accettate da tale data in poi e non a quelle eseguite anteriormente.

Ordine di Servizio N. 178. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 15 ed al personale delle gestioni

---

Importazione della carne fresca e preparata nella Svizzera.

In relazione alle disposizioni emanate dal Consiglio Federale con ordinanza del 29 gennaio 1909, la carne fresca e le preparazioni di carne provenienti da animali della specie bovina,

ovina, caprina e porcina, non saranno ammessi all'importazione in Svizzera se non accompagnati da un *certificato di origine e di visita* regolarmente compilato e firmato dal veterinario ispettore delle carni del luogo di provenienza, il quale attesti che la carne, o le preparazioni di carne, provengono da animali riconosciuti, prima e dopo la macellazione, sani ed esenti da malattie contagiose od infettive.

Il detto certificato deve essere compilato conforme all'unito modello.

Quanto precede si porta a conoscenza delle stazioni ad opportuna notizia ed affinchè, occorrendo, facciano presente agli speditori, che in mancanza del certificato richiesto, saranno a loro carico le conseguenze tutte derivanti dal rifiuto della dogana federale di ammettere i trasporti di cui si tratta all'importazione in Svizzera.

ALLEGATO ALL'ORDINE DI SERVIZIO N. 178-1909.

Formulario-Tipo.

Certificato di origine e dichiarazione d'ispezione delle carni per spedizioni di carne e preparazioni di carni destinate all'importazione in Svizzera.

Paese d'origine . . . .

Luogo di provenienza . . . .

Nome dello speditore (indicare l'indirizzo esatto dello speditore nel luogo di provenienza).

Descrizione della spedizione (natura, peso, imballaggio, vale a dire:

a) per le carni fresche: indicazione della natura della carne, del numero di animali, (interi, per metà o per quarti) o dei pezzi ecc. (articolo da 15 a 21 del Regolamento).

b) per le preparazioni di carne: descrizione esatta del contenuto, del numero delle casse, dei fusti, ecc. e indicazione delle marche e dei numeri di controllo, ecc. apposto sui colli (art. 22 del Regolamento).

Luogo di destinazione . . . .

Cantone. . . . .

Nome del destinatario (indicare l'indirizzo esatto) . . . .

Il veterinario-ispettore sottofirmato incaricato ufficialmente della ispezione delle carni a . . . . . (comune, città, pubblico macello) che è il luogo di provenienza della merce sopradescritta, attesta che questa (carne fresca o preparazione di carne) è sana ed atta alla consumazione e proveniente da un animale di specie . . . . (bovina, ovina, caprina, porcina) riconosciuto, in vita e dopo morto, sano ed esente da malattie infettive o contagiose.

La presente dichiarazione è conforme alla verità e rilasciata a . . . .

Bollo ufficiale

il . . . . 190 . . .

Il veterinario-ispettore incaricato ufficialmente della ispezione a . . . .

(Firma) . . . .

Estratto dell'Ordinanza del Consiglio Federale

per regolare alla frontiera il controllo delle carni e delle preparazioni di carni importate in Svizzera (Del 29 gennaio 1909).

Articolo 10. — La carne e le preparazioni di carne provenienti dagli animali di specie bovina, ovina, caprina, e porcina, non sono ammessi all'importazione in Svizzera che dopo visita del veterinario di frontiera e alle condizioni seguenti.

Articolo 11. — Per essere ammesse alla visita queste spedizioni devono essere accompagnate da un certificato di origine rilasciato dal veterinario-ispettore del luogo di provenienza e attestante che le carni o preparazioni di carne sono sane ed atte al consumo e che provengono da un animale di specie bovina, ovina, caprina e porcina, riconosciuto in vita e dopo morte, sano ed esente da malattie contagiose od infettive.

Tutte le rubriche del certificato devono essere riempite completamente ed in modo leggibile dal veterinario-ispettore, che deve anche firmare il certificato.

Il certificato deve essere redatto in francese, in tedesco o in italiano od accompagnato da una traduzione legalizzata e portare un timbro ufficiale.

Ogni certificato incompleto irregolare o dubbio porta seco il respingimento della merce.

Circolare N. 48. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Trasporti a domicilio a Genova.

(Vedi Circolare N. 39-1909).

Le condizioni particolari poste in calce all'*allegato* alla Circolare N. 39-1909, per i trasporti a domicilio nelle stazioni di Genova, sono sostituite da quelle indicate nel foglio allegato.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Da sostituire le « Condizioni Particolari » esistenti in calce all'*Allegato* alla Circolare N. 39-1909.

CONDIZIONI PARTICOLARI.

I colli da spedirsi a G.V, in base alle Tariffe speciali N. 1 e 11, qualunque sia il loro peso, si ricevono soltanto all'Agenzia di Città.

Mediante i prezzi stabiliti nella Tariffa, i colli di numerario preziosi e di merci, compresa la mobilia ed oggetti voluminosi non oltrepassanti il peso di 150 kg. ciascuno — salvo le speciali condizioni di cui in appresso per le botti, barili, le damigiane contenenti liquidi e le casse contenenti liquidi in fiaschi, sono presi e consegnati ai piani superiori di abitazione o nei locali sotterranei alla condizione però siavi sufficiente comodità di accesso e non occorra impiegare mezzi meccanici.

Per i colli indivisibili pesanti oltre i 150 kg. e così pure per le botti, i barili contenenti liquidi di peso superiore a 70 kg. ciascuno, e per le damigiane contenenti liquidi e le casse contenenti liquidi in fiaschi del peso superiore a kg. 40 caduna, la presa e la consegna ai detti piani superiori ed ai locali sotterranei sarà obbligatoria solo quando le parti si sottopongano al pagamento del doppio dei prezzi stabiliti nella Tariffa e sempre quando si verifichi la condizione di cui sopra, e cioè che vi sia facile accesso e non siano necessari mezzi meccanici.

Le botti, i barili, le damigiane contenenti liquidi e le casse contenenti liquidi in fiaschi, oltrepassanti il detto peso di kg. 150, non sono presi o consegnati che al piano terreno. Qualora però le parti, ma sempre alla condizione sovra esposta che siavi sufficiente comodo di accesso e non occorra impiegare mezzi meccanici, ne domandassero la presa o la consegna ai piani superiori ed ai locali sotterranei, la tassa sarà triplicata.

Nel caso di trasporto a domicilio di grosse botti e barili di vino per i quali non s'intenda di eseguire lo scarico dal carro senza averli prima vuotati, il destinatario deve pagare, a titolo di nolo, L. 1.50 per ora e per veicolo.

I colli indivisibili aventi un peso maggiore di 300 kg. sono esclusi dal servizio dei trasporti a domicilio.

Ordine di Servizio N. 15.v (SERVIZIO VIII).

Ddistribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Viaggi alle stazioni termali e balnearie.

(Vedi Ordine di Servizio N. 11v-1909).

Nell'elenco delle stazioni balnearie, di cui l'Ordine di Servizio N. 11v-1909, deve essere aggiunta quella di Bari.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO II - N. 28.

15 LUGLIO 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali. Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*.

Per memoria.

Roma, Luglio 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Ordine Generale N. 14. (Servizio I).

Ordinamento del Servizio Centrale delle Costruzioni. (Servizio XII).

Art. 1.

Il Servizio Centrale delle Costruzioni, costituito a norma del R. decreto 2 luglio 1908 N. 453, provvede agli studi ed alla costruzione di nuove ferrovie, nonchè a grandi lavori indipendenti dall'esercizio che gli vengano affidati.

Art. 2.

Il Servizio delle Costruzioni è retto da un Capo Servizio che risponde dell' andamento e provvede, secondo il presente Ordine Generale, o nella propria competenza, o provocando le decisioni di competenza del Direttore Generale o del Consiglio di Amministrazione.

Il Servizio Centrale ha sede in Roma ed è diviso in due rami:

I. Affari generali, spese, liquidazioni ed espropriazioni;
II. Studi e lavori.

Art. 3.

Il ramo *Affari generali*, spese, liquidazioni ed espropriazioni, comprende gli uffici:

1° Affari generali, segretariato, personale e appalti.
2° Contabilità e liquidazioni dei lavori — Controversie;
3° Espropriazioni.

Il ramo *studi* e *lavori* comprende gli Uffici:

1° Studi e revisione dei progetti di massima — Opere d'arte e metalliche — Fabbricati;
2° } Revisione dei progetti definitivi — Esecuzione dei
3° } lavori.

Il riparto delle linee fra gli Uffici 2° e 3° viene stabilito dal Capo Servizio.

Ciascuno dei due rami è retto da un Sotto Capo Servizio.

Il Capo Servizio, in caso di assenza o d'impedimento verrà sostituito nel modo che sarà stabilito dal Direttore Generale.

Art. 4.

Il Servizio Centrale ha alla sua diretta dipendenza:

a) Gli Uffici speciali istituiti per la costruzione di linee di grande importanza o di più linee in una stessa regione. Gli Uffici speciali possono avere alla loro dipendenza Sezioni e Riparti distaccati.

b) Sezioni per la costruzione di una sola linea o tronco di linea: ciascuna Sezione può essere suddivisa in Riparti.

Art. 5.

Le attribuzioni del Servizio Centrale delle Costruzioni, suddivise a seconda degli Uffici sopraindicati, sono le seguenti:

Ramo I — AFFARI GENERALI, SPESE, LIQUIDAZIONI ED ESPROPRIAZIONI.

Ufficio 1° — *Affari generali, Segretariato, personale,* e *appalti.*

Affari generali del Servizio — Relazioni sullo stato di avanzamento dei lavori e relazioni sull'andamento del servizio — Prospetti statistici.

Esame preliminare di affari d'indole legale.

Ricevimento e distribuzione della corrispondenza del servizio, dei bollettini ufficiali, degli Ordini generali di Servizio e delle Circolari.

Archivio e protocollo generale.

Proposte relative agli affitti, ed all'arredamento degli Uffici distaccati.

Personale: tenuta dei fogli matricolari e degli stati di famiglia: rilascio dei biglietti di servizio, dei buoni bagaglio e delle lettere di porto, e compilazione dei ruoli delle competenze del personale degli Uffici Centrali e degli Uffici distaccati, in quanto non sia nelle attribuzioni dei medesimi il provvedervi direttamente.

Revisione dei ruoli delle competenze del personale compilati dagli Uffici distaccati e loro registrazione.

Proposte per l'assunzione del personale avventizio, da sottoporsi all'approvazione del Direttore Generale.

Tenuta delle contabilità speciali al servizio: emissione dei mandati di pagamento, di introito e d'ordine per conto del Servizio: registrazione e regolarizzazione di tutte le spese e di tutti gli introiti attinenti alle costruzioni. — Revisione dei trasporti per conto delle Imprese.

Fondi di scorta e contabilità relative.

Compilazione dei preventivi annui riassuntivi del materiale di esercizio occorrente per gli uffici centrali e per quelli distaccati.

Tenuta dell'inventario generale dei mobili, attrezzi ed istrumenti geodetici assegnati al servizio e custodia e conservazione di quelli esistenti presso gli uffici centrali.

Assicurazione degli operai.

Ricevimento delle domande degli appaltatori e delle Società Cooperative per essere ammessi alle gare e deliberazioni.

Decisione sulle speciali domande delle Società Cooperative in relazione alle Leggi ed ai Regolamenti emanati in materia

Avvisi d'asta per appalti per pubblica gara. - Moduli degli inviti alle gare e delle offerte; elenchi degli appaltatori per gare a licitazione privata o per trattative private, ed in genere documenti riferentisi agli appalti. - Pratiche relative ai depositi cauzionali. - Ricevimento ed approvazione degli atti d'appalto. Autorizzazione a stipulare i contratti. Revisione dei contratti o delle lettere d'obbligo stipulate e pratiche relative per ottenere l'approvazione e la registrazione. Pratiche per autorizzazione a consegnare i lavori agli appaltatori deliberatari anche in pendenza dell'approvazione e della regolare registrazione dei contratti.

Tenuta dell'archivio dei contratti per i lavori e delle convenzioni in genere.

Ufficio 2° - *Contabilità e liquidazione dei lavori – Controversie.*

Registrazione delle somme autorizzate per la esecuzione dei lavori; esame delle situazioni provvisorie e dei certificati di pagamento in acconto degli appaltatori.

Revisione delle liquidazioni dei lavori.

Revisione dei conti consuntivi delle Imprese.

Esame e relazioni sulle domande di proroga dei termini contrattuali per l'ultimazione dei lavori e di condono delle multe; pratiche relative alla nomina di collaudatori ed esame degli atti di collaudo.

Esame dei memoriali delle Imprese per compensi extra-contrattuali all'atto della liquidazione finale e del collaudo; relazione alla Sede competente che deve decidere in merito.

Vigilanza, in concorso degli uffici 2° e 3° del ramo II, sull'adempimento degli obblighi da parte degli Uffici dirigenti per la regolare tenuta dei documenti e per la compilazione delle situazioni provvisorie e definitive dei lavori.

Ufficio 3° - *Espropriazioni.*

Pratiche relative alla preparazione degli atti per le espropriazioni in base ai progetti approvati ed istruzioni e disposizioni agli Uffici distaccati.

Esame dei piani parcellari, degli elenchi delle Ditte soggette ad espropriazione e dei verbali di amichevole componimento: Pratiche per l'approvazione degli atti suddetti presso le competenti sedi.

Pratiche ed atti occorrenti nei casi in cui intervengano perizie giudiziarie, preparazione degli elementi necessari per la difesa dell'Amministrazione in caso di controversie.

Depositi o pagamenti diretti delle indennità di espropriazioni

Liquidazione delle espropriazioni eseguite e coordinamento dei documenti patrimoniali da passarsi alle Direzioni Compartimentali.

Tenuta dei registri delle Ditte espropriate coll'ammontare delle indennità liquidate per ciascuna linea o tronco di linea.

Tenute del repertorio degli atti soggetti a registrazione.

Ramo II. — Studi e lavori.

Ufficio 1° — *Studio e revisione dei progetti di massima: opere d'arte e metalliche.*

Studio preliminare dei tracciati delle linee da costruirsi e dei progetti di grandi lavori indipendenti dall'esercizio che siano affidati al Servizio.

Esame preventivo dei piani e profili di progetto, dei tipi

delle opere d'arte maggiori e dei documenti tecnici di appalto e cioè: analisi, stime, capitolati speciali e tariffe dei prezzi predisposti dagli Uffici distaccati. Studio dei tipi e delle modalità del corpo stradale, dei manufatti e dei fabbricati comuni per le nuove linee.

Studio dei tipi di esecuzione dei fabbricati e delle opere di eccezionale importanza e di quelle metalliche ed in cemento armato.

Riproduzione dei disegni.

Armamento e meccanismi fissi: preventivi delle quantità occorrenti per ciascuna linea: preparazione dei documenti di appalto per le forniture cui il Servizio dovesse provvedere direttamente.

Pratiche relative dell'apertura delle nuove linee all'esercizio.

Ufficio 2° e 3° — *Revisione dei progetti definitivi. Esecuzione dei lavori.*

Esame dei progetti definitivi compilati dagli Uffici distaccati.

Coordinamento dei progetti medesimi per essere sottoposti alla superiore approvazione.

Disposizioni e provvedimenti per la consegna e per la buona e regolare condotta e per la contabilità dei lavori.

Trattazione ed esame di tutte le pratiche relative all'esecuzione dei lavori.

Esame dei principali ordini di servizio, delle domande, riserve e proteste degli appaltatori e trattazione delle controversie relative all'esecuzione dei lavori.

Disposizioni per l'accertamento della ultimazione dei lavori.

Art. 6.

Sono di competenza del Capo del Servizio delle Costruzioni:

a) Le istruzioni e le disposizioni di carattere tecnico riguardanti i lavori di competenza del Servizio.

b) L'approvazione delle ingiunzioni da farsi dai Capi degli Uffici speciali e delle Sezioni distaccate alle Imprese assuntrici dei lavori, e le decisioni sulle eventuali riserve e domande delle Imprese stesse, quando per disposizione di Capitolati o di Regolamento non siano riservate alle Sedi superiori.

c) L'approvazione dei verbali di consegna dei lavori agli appaltatori.

d) L'approvazione dei conti consuntivi delle Imprese e dei verbali di collaudo, quando trattisi di lavori in conto patrimoniale, e purchè detti conti siano contenuti nei limiti delle disposizioni e dei prezzi contrattuali.

e) L'approvazione delle modificazioni di piccola importanza ai progetti approvati, e che non richiedano aumento di di spesa oltre quella autorizzata;

f) L'emissione dei certificati di pagamento in acconto alle Imprese.

g) La determinazione dei criteri per la uniforme interpretazione ed applicazione delle disposizioni contenute nei Capitolati generali e speciali e nei Regolamenti per la gestione ed esecuzione dei lavori.

h) L'assunzione in base alle norme stabilite dei manovali avventizi per gli Uffici.

i) L'autorizzazione del lavoro straordinario in genere per il personale degli Uffici centrali e di quelli distaccati entro il limite di spesa annua assegnata.

k) I provvedimenti per l'invio di personale in sussidio temporaneo dagli Uffici centrali agli Uffici distaccati e viceversa, o da uno ad altro Ufficio distaccato.

l) La concessione dei congedi ordinari a tutto il personale degli Uffici centrali ed ai Capi degli Uffici distaccati.

m) La concessione dei congedi straordinari senza paga fino a tre mesi a tutto il personale addetto al servizio di grado inferiore al 4° purchè non importino aumento di spesa.

n) I traslochi nei limiti del servizio degli agenti di ruolo del grado 6° od inferiori purchè non si tratti di coprire posti di grado superiore, informandone però il Servizio centrale IV.

o) I traslochi degli agenti avventizi degli Uffici centrali e di quelli distaccati in quanto eccedano le competenze degli Uffici speciali e purchè non si tratti di coprire posti di grado superiore.

p) La concessione dei sussidi e delle anticipazioni nei limiti e nelle forme stabilite dalle apposite disposizioni.

q) L'applicazione delle punizioni al personale nei limiti fissati dagli art. 48 e 49 Regolamento del personale.

r) I provvedimenti disciplinari ed il licenziamento degli avventizi, compresi anche quelli assunti con autorizzazione del Direttore Generale.

Art. 7.

Il Servizio Centrale Costruzioni prende accordi con quello del personale, cui spetta di provvedere:

a) Per le variazioni alla pianta organica del personale.

b) Per assegnare in via permanente funzioni di grado superiore al personale degli Uffici centrali e distaccati.

c) Per assegnazione permanente di funzioni di grado pari od inferiore diverse da quelle inerenti alla qualifica degli agenti.

d) Per passaggi di personale dal Servizio Costruzioni ad altri Servizi e viceversa.

e) per i traslochi di personale degli Uffici Centrali e di quelli distaccati, di grado superiore al 6°.

f) Per concessione di congedi straordinari eccedenti la competenza del Capo Servizio.

g) Per la concessione di sussidi eccedenti le competenze del Capo del servizio.

h) Per l'interpretazione sia di massima, sia nei singoli casi, del Regolamento del personale e delle disposizioni sulle competenze accessorie e per gli studi delle eventuali modificazioni.

i) Per le proposte di aumenti anticipati e promozioni di grado a tutto il personale addetto al Servizio.

k) Per gratificazioni al personale.

l) Per gli esoneri di tutto il personale addetto al Servizio.

m) Per le proposte di punizioni al personale di ruolo in quanto eccedano la competenza del Capo del Servizio.

n) Per le assunzioni degli avventizi, per le quali occorre l'autorizzazione del Direttore Generale e per il trattamento da farsi a tutto il personale avventizio in base alle norme vigenti.

o) Per le eventuali norme da seguire per l'assunzione di personale speciale per le costruzioni.

Art. 8.

Il Servizio Centrale delle Costruzioni indica i fabbisogni e fornisce, quando occorre, i dati e gli elementi tecnici necessari al Servizio Approvvigionamenti e magazzini per le eventuali forniture da farsi per i bisogni delle nuove linee, di materiali d'armamento, di materiale fisso e di esercizio, di istrumenti geodetici, e di tutti in genere gli oggetti materiali, attrezzi, macchinari e mezzi d'opera che si ritiene opportuno provvedere a cura dell'Amministrazione e tenere di scorta nei magazzini per i bisogni delle costruzioni.

In ordine a tali forniture il Servizio delle Costruzioni prende pure accordi con quello degli Approvvigionamenti e Magazzini per formare gli elenchi delle Ditte da invitarsi alle gare ed alle trattative private ed interviene in queste e nelle proposte di aggiudicazione, in quanto sia richiesto da ragioni tecniche.

Dà parere al Servizio Approvvigionamenti sulle domande per proroghe di consegne o per condono di multe per consegne ritardate relative alle suddette forniture.

Provvede pure d'accordo col Servizio Approvvigionamenti per dare le norme circa le somministrazioni ed i versamenti di materiali, e la contabilità relativa nei rapporti con quella dei Magazzini.

Art. 9.

Il Servizio delle Costruzioni sottopone al Servizio Legale ed alle R. Avvocature Erariali a seconda della rispettiva competenza le questioni d'indole giuridica che sorgono con privati per fatto di espropriazioni, o per altre cause qualsiansi dipendenti dalle costruzioni, nonchè con appaltatori o Ditte industriali, e Società Cooperative in ordine all'applicazione dei contratti ed alla liquidazione dei lavori e delle forniture.

Art. 10.

Il Servizio delle Costruzioni prende accordi con quello della Ragioneria per stabilire le norme da seguirsi nella contabilità dei lavori ad esso affidati e dei materiali forniti dai magazzini per i bisogni delle nuove linee.

Art. 11.

Il Servizio delle Costruzioni prende accordi coi Servizi del Mantenimento, del Movimento e Traffico e della Trazione e Materiale per stabilire gli ampliamenti delle stazioni esistenti in dipendenza dell'innesto in esse delle nuove linee.

Art. 12.

Il Servizio delle Costruzioni prende intelligenze col Servizio Segretariato per gli affari di espropriazione ed in genere con gli altri Servizi Centrali in quanto le diverse competenze hanno rapporti o punti di contatto comuni.

Si vale dell' Istituto Sperimentale per lo studio geologico dei terreni da attraversarsi, per la scelta dei materiali da impiegarsi nelle costruzioni e per gli studi sulla scelta e depurazione delle acque da provvedersi per i servizi della trazione sulle nuove linee ed infine per tutte quelle questioni per la cui risoluzione occorrono esperienze di laboratorio.

Art. 13.

Il Servizio delle Costruzioni sottopone alla firma del Direttore Generale le istruzioni, le norme, le relazioni al Consiglio d'Amministrazione, le comunicazioni ai Servizi Centrali od agli Uffici distaccati contenenti disposizioni di massima o rappresentanti impegni per l'Amministrazione ; la corrispondenza coi Ministeri, colle altre Amministrazioni in genere, coi Senatori e Deputati, coi Prefetti, con le Provincie, i Comuni ed altri enti morali, con le Camere di Commercio i Consorzi agrari ecc. e coi privati che si rivolgono direttamente al Direttore Generale, in quanto non sia diversamente disposto.

Il Capo Servizio corrisponde a propria firma con gli altri Servizi Centrali, coi Capi degli Uffici speciali e delle Sezioni poste alla sua diretta dipendenza, coll'Istituto Sperimentale, e coi fornitori, con gli appaltatori e coi privati che a lui facciano capo per questioni ed affari di sua competenza.

Corrisponde pure direttamente in casi d'urgenza colle Sezioni dipendenti dagli Uffici speciali, dandone però contemporaneamente avviso ai Capi degli Uffici speciali medesimi.

Il Capo Servizio ha inoltre facoltà di corrispondere direttamente colle Divisioni di Movimento e Traffico, Mantenimento e Sorveglianza, Trazione e Materiale, ed altri uffici dell'esercizio per disposizioni relative all'andamento dei lavori, e purchè non interessino attribuzioni e competenze dei rispettivi Servizi Centrali.

Art. 14.

Le attribuzioni degli Uffici speciali istituiti a sensi dell'articolo 3 del presente Ordine Generale sono le seguenti:

a) Esecuzione dei rilievi di campagna, studio e compilazione dei progetti di massima e di quelli definitivi di appalto delle nuove linee, in conformità delle istruzioni che ricevono dal Capo del Servizio Centrale.

b) Formazione dei piani parcellari per le espropriazioni, determinazione delle offerte d'indennità da corrispondersi ai proprietari, compilazione dei verbali e conseguenti pratiche colle R. Prefetture, fino all'emissione dei relativi decreti.

c) Consegna dei lavori alle Imprese in seguito ad ordine del Capo del Servizio.

d) Dirigenza e sorveglianza dei lavori e tenuta delle contabilità relative.

e) Ordini di servizio alle Imprèse, trasmettendone copia al Capo del Servizio Centrale.

f) Esame delle controversie che sorgono in corso dei lavori e provvedimenti relativi, nei limiti delle facoltà stabilite dalle norme vigenti e dai capitolati di appalto.

g) La liquidazione amichevole di compensi od indennizzi per danni causati nella esecuzione degli studi fino alla somma di lire 1000.

Quando poi trattasi d'indennizzi dipendenti da espropriazioni o dai lavori, occorre che il Capo dell'Ufficio ne domandi autorizzazione al Servizio Centrale.

h) Compilazione e firma delle situazioni provvisorie dei lavori e dei certificati di pagamento in acconto alle imprese. Compilazione e firma dei conti consuntivi delle Imprese e delle liquidazioni dei lavori. Esame delle domande e dei memoriali delle imprese.

i) Compilazione del preventivo annuo per voci del mate-

riale d'esercizio occorrente per il proprio ufficio e per quelli delle Sezioni da esso dipendenti.

k) Tenuta degli stati di famiglia e rilascio dei biglietti di servizio, dei buoni bagaglio e delle lettere di porto al proprio personale ed a quello delle Sezioni dipendenti.

l) Compilazione e firma dei ruoli delle competenze al personale addetto al proprio Ufficio ed alle sezioni dipendenti da trasmettersi in originale alla competente Ragioneria per il pagamento ed in copia conforme al Servizio Centrale per la revisione di sua competenza.

m) Tenuta dell'inventario dei mobili, attrezzi ed istrumenti per quantità assegnati agli Uffici, loro custodia e conservazione.

n) Richieste ai magazzini di stampati, oggetti di cancelleria occorrenti per il proprio Ufficio e per le Sezioni dipendenti.

o) Rilascio alle Imprese delle richieste per trasporti a prezzi ridotti, di operai, materiali e mezzi d'opera occorrenti ai lavori.

p) Gestione dei fondi di anticipazione nei modi stabiliti dal Regolamento ed invio dei resoconti mensili al Servizio Centrale.

Art. 15.

Sono di competenza dei Capi degli Uffici speciali:

a) la scelta e l'ammissione degli agenti avventizi (canneggiatori, portatori, operai) a paga giornaliera per i bisogni degli studi e dei lavori, da pagarsi coi fondi di anticipazione, o prelevando le somme occorrenti dalle stazioni secondo le norme in vigore;

b) l'autorizzazione del lavoro straordinario nei limiti stabiliti dal Servizio Centrale;

c) la concessione dei congedi ordinari a tutto il personale componente gli uffici medesimi;

d) l'applicazione delle punizioni nei limiti di competenza fissati nell'art. 48 del Regolamento del Personale;

e) i traslochi dall'uno all'altro Ufficio di Sezione o di riparto degli agenti di ruolo del grado 9, ed inferiore informandone il Servizio Centrale e purchè non si tratti di coprire posti di dirigente, nel qual caso occorre la preventiva approvazione del Servizio Centrale;

f) i traslochi degli agenti avventizi dall'uno all'altro Ufficio di Sezione o di reparto informandone il Servizio Centrale, purchè

non abbiano, o vadano ad assumere, funzioni dirigenti, nel qual caso occorre la preventiva approvazione del Servizio Centrale.

g) la stipulazione di contratti per affitti da trasmettersi, come di regola, alla superiore approvazione.

h) le pratiche volute dalle vigenti leggi in caso d'infortuni degli operai sul lavoro, a meno che gl'infortunati dipendano dalle Imprese costruttrici.

i) le disposizioni, ordini ed istruzioni alle Sezioni dipendenti per assicurarne il regolare ed efficace funzionamento.

Art. 16.

Le attribuzioni degli uffici di sezione, quando sono posti alla diretta dipendenza dei Capi degli Uffici speciali, vengono da questi determinate nei limiti ed in relazione ai precedenti articoli 14 e 15.

Quando invece gli uffici di sezione siano posti alla diretta dipendenza del Servizio Centrale, le attribuzioni dei medesimi sono stabilite dal Capo del Servizio, sempre in relazione agli articoli sopracitati.

Art. 17.

Le attribuzioni dei reparti e le competenze dei rispettivi Capi sono, a seconda dei casi, determinate dal Capo dell' Ufficio da cui dipendono.

Art. 18.

I Capi degli Uffici speciali e quelli delle Sezioni poste alla diretta dipendenza del Servizio Centrale, per il disimpegno delle loro attribuzioni ed in base agli ordini del Capo Servizio, corrispondono a propria firma col Servizio Centrale, nonchè colle Autorità locali e coi terzi per quegli affari che riguardano la costruzione della linea o delle linee loro affidate, ma purchè non trattisi di provvedimenti che vincolino o pregiudichino l'azione direttiva dell'Amministrazione e le facoltà del Servizio Centrale e del Direttore Generale.

Corrispondono infine cogli Uffici locali del Servizio dello esercizio per quelle disposizioni che interessino il regolare andamento dei lavori, nonchè coll'Istituto sperimentale per verifiche di materiali durante la esecuzione dei lavori.

Art. 19.

I Capi degli Uffici speciali e quelli delle Sezioni poste alla diretta dipendenza del Servizio Centrale, debbono fornire al medesimo tutte le notizie e dati statistici che vengono loro richiesti.

Art. 20.

Il presente Ordine Generale ha vigore dal 20 luglio 1909. ed abroga tutte le precedenti disposizioni in argomento.

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta dell'8 luglio 1909.

Ordine di Servizio N. 179. (Servizio VII).

Da distribuirsi agli agenti delle classi 2, 3, 5 e 7

Elenco degli attrezzi di carico e degli attrezzi per trasporti militari.

Quanto prima sarà distribuito un fascicolo che avrà per titolo: « *Elenco delle stazioni che hanno in deposito scorte fisse di attrezzi di carico ed attrezzi per trasporti militari: quantità loro assegnata* ». Il fascicolo stesso verrà fornito a tutte le stazioni della rete in un quantitativo a tale, che permetta ai singoli capi stazione di tenerne costantemente esposto, per essere consultato dagli agenti interessati, un esemplare in ciascuno degli uffici: G. V., P. V., Movimento e Veicoli.

Il detto nuovo Elenco sostituisce quello (edizione 1° Giugno 1907) pubblicato con l'Ordine di Servizio 67-1907; però, insino che a tutti gli attrezzi di carico non sia stata applicata la numerazione indicata dal nuovo Elenco, le stazioni dovranno pure conservare e tenere in evidenza quello edito nel 1907, sul quale, anzi, dovranno apportare le modificazioni indicate a pag. 79 ed 80 dell'Elenco di imminente distribuzione.

Si fa obbligo ai capi stazione di segnalare, per mezzo di lettera, alla gestione copertoni, attrezzi e statistica in Bologna, entro un mese dal ricevimento del nuovo Elenco, le eventuali discrepanze in esso esistenti, in confronto degli attrezzi effettivamente assegnati alla stazione.

Con l' occasione si richiamano le stazioni all' osservanza delle disposizioni impartite, con la circolare N. 161-1908 circa l'invio alla gestione copertoni, attrezzi e statistica in Bologna dei bollettini mod. G-150 e G-155 (e relativi tagliandi), nonchè dei rapporti mensili mod. G-164, e con la Circolare N. 14-1909 circa l'uso dei mod. G-65 e G-66, a mezzo dei quali deve farsi la trasmissione dei documenti e delle carte alla prenominata gestione.

Ordine di Servizio N. 180. (SERVIZIO IV)

Ruolo d'anzianità del personale dei primi 6 gradi.

(Vedi Ordine di Servizio N. 379-1908)

Si porta a conoscenza che il Consiglio di Amministrazione nella seduta del 17 giugno 1909 ha approvato le seguenti modificazioni ed aggiunte alla « Tabella d'equiparazione » per le qualifiche delle amministrazioni dalle quali proviene il personale stesso, annessa all'Ordine di Servizio N. 379-1908:

1° La qualifica di Capo ufficio revisione, che fu in vigore presso la Società Veneta anteriormente al 1° luglio 1906, già equiparata al grado 7°, è equiparata al grado 6°.

2° Le qualifiche di:

Sotto capo ufficio Movimento e Traffico,

Sotto capo ufficio Ragioneria,

già in vigore sotto la Società Veneta sono equiparate al grado 7°.

Dette equiparazioni valgono esclusivamente agli effetti della compilazione del Ruolo d'anzianità del personale dei primi 6 gradi a sensi dell'art. 4 del Regio Decreto N. 688 del 22 novembre 1908.

Ordine di Servizio N. 181. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

Trasporti militari — Viaggi degli ufficiali del R. Esercito in aspettativa per infermità provenienti dal servizio.

In seguito ad accordi intervenuti col Ministero della Guerra, è stato concesso agli Ufficiali del R. Esercito, in aspettativa per infermità provenienti dal servizio, di poter fruire della tariffa militare pei viaggi che essi debbano compiere per recarsi, a scopo di cura, in località di stabilimenti sanitari, anche civili, ed a stazioni climatiche, termali, ecc., o per speciali ragioni di famiglia che facciano ritenere il viaggio strettamente necessario.

Tale concessione, che dovrà aver vigore dalla data di ricevimento del presente, si intende applicabile verso presentazione, alle stazioni, dei documenti rilasciati dalle competenti autorità militari, Mod. *B* e tessera di riconoscimento, quest'ultima soltanto per gli ufficiali che non fossero provvisti di corrispondente libretto.

Ordine di Servizio N. 182. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Facilitazioni per trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del dicembre 1908.

(Vedi Ordine di Servizio N. 132-1909).

Si porta a conoscenza delle stazioni, dei transiti di confine e degli uffici interessati, che col 30 giugno 1909 è cessata *sulle percorrenze estere,* la concessione per i trasporti gratuiti di doni, in soccorso ai danneggiati della Sicilia e della Calabria. In tale senso dovranno pertanto ritenersi modificate le disposizioni degli Ordini di Servizio N. 2[v], 110 e 132-1909.

Ordine di Servizio N. 183. (SERVIZI VII, X, XI, XII).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 7, 9, 14, 15, 16, 17, 30 e 33 del Compartimento di Roma

Attivazione del binario per i treni dispari sulla nuova linea Roma Termini-Portonaccio.

A partire dal treno 6011 del 20 luglio 1909, i treni dispari della Roma-Firenze percorreranno il binario collocato sulla nuova linea che collega Portonaccio a Roma Termini, linea colla pendenza massima del 12 per mille e lunga m. 111.50 più della attuale, mentre i treni pari continueranno a percorrere l'attuale binario della linea vecchia.

Sulla nuova linea, si trovano, a protezione della stazione di Roma Termini, il semaforo di 1ª categoria a 150 metri dal deviatoio di diramazione per Sulmona ed altro di avviso a 800 metri da quello di 1ª categoria.

Ordine di Servizio N. 184. (SERVIZIO VII e XI)

Distribuito agli agenti delle classi 3, 7, 9, 14, 15, 16, 17, 30 e 33 del Compartimento di Torino

Nuovi impianti nelle stazioni di Borgo Lavezzaro, di Vespolate e di Cernusco-Merate.

(Vedi Ordine di Servizio N. 37-1909).

Dalle ore 12 del 15 luglio 1909 nelle sotto indicate stazioni verranno attuati i seguenti impianti:

Borgo Lavezzaro: due binari entrambi della capacità di 55 veicoli per le precedenze dei treni pari l'uno, e dei treni dispari l'altro, oltre a un binario per carico e scarico diretto; una bilancia a ponte della portata di 30 tonnellate.

Vespolate: due binari per le precedenze dei treni come sopra e della stessa capacità, in sostituzione dell'unico binario ora esistente;

una bilancia a ponte della portata di 30 tonnellate in sostituzione dell'attuale da 20 tonnellate.

Con l'occasione, si avverte per l'opportuna correzione nel prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (ediz. 1° luglio 1908) che nella stazione di *Cernusco-Merate* trovasi in esercizio una bilancia a ponte della portata di tonn. 30.

Ordine di Servizio N. 185. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

---

Sovratassa di bollo sui biglietti di abbonamento.

(Vedi Ordine di Servizio N. 29-1909).

In applicazione della legge 27 giugno 1909 N. 411, colla quale è stato modificato il 2° comma dell'art. 2 della legge 12 gennaio 1909, n. 12 sui provvedimenti a sollievo dei danneggiati dal terremoto, si avverte che, per tutti i biglietti di abbonamento (ordinari, speciali, per studenti, per impiegati governativi, per impiegati ferroviari e locali delle linee Varesine) che saranno rilasciati a datare dal *18 luglio 1909*, dovrà essere riscossa la sovratassa di bollo in ragione di centesimi 5 per biglietto.

E' fatta eccezione pei biglietti d'abbonamento di 3ª classe rilasciati per percorrenze non superiori a 10 Km., i quali non sono soggetti alla sovratassa di bollo

Le disposizioni che precedono annullano e sostituiscono, a partire dalla data suindicata, quelle contenute nel punto 3 dell'Ordine di Servizio N. 29-1909.

Circolare N. 49. (Servizio VII).

Distribuita agli agenti delle classi 2, 3, 5.

Verificazione degli strumenti metrici in uso presso le stazioni ferroviarie.

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha avuto frequentemente occasione di rilevare come non tutte le stazioni s' interessano di richiedere la verificazione periodica degli strumenti metrici esistenti nelle stazioni medesime.

Ne consegue che l'Amministrazione ferroviaria deve sottostare ad un onere per il pagamento delle indennità ai Regi Verificatori che si recano ad eseguire le verifiche nelle stazioni in giorni diversi da quelli destinati alla verifica degli strumenti metrici nei Comuni sotto le cui giurisdizioni trovansi le stazioni.

Tenuto conto che i Regi Verificatori non possono e non debbono recarsi a compiere la verificazione sul posto, se non a richiesta degli utenti o degli uffici interessati, si raccomanda che tutte le stazioni s' informino presso i Municipi dell'epoca in cui ha luogo la verifica degli strumenti metrici e facciano in tempo opportuno, all' Ufficio Metrico della rispettiva giurisdizione, la domanda di verifica a domicilio, per modo che questa possa effettuarsi nei giorni destinati alla verificazione delle misure metriche dei Comuni.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . *L.* 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ 8,00

ANNO II - N. 29. 22 LUGLIO 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali.
Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

Roma, Luglio 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*.

Ordine di Servizio N. 186. (SERVIZIO VIII)

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 169-1909)

A datare dal 15 luglio 1909 nella tariffa eccezionale svizzera N. 15 (canapa, ecc), che è stata ristampata col 18° Supplemento alla tariffa diretta italo-svizzera, i prezzi della stazione di Konstanz sono stati annullati e sostituiti come appresso:

Konstanz	Chiasso	2,68 2,67 (†) 1,64 (††) 2,44 (*) 1,41 (**)
	Pino	2,40

(†) Prezzo applicabile soltanto alle spedizioni in partenza da Bologna.

(††) Prezzo applicabile soltanto alle spedizioni in partenza da Bologna, con carico di almeno 10,000 chilogrammi per vagone o paganti le tasse per tale peso minimo.

(*) Prezzo applicabile soltanto alle spedizioni in partenza da Ferrara.

(**) Prezzo applicabile soltanto alle spedizioni in partenza da Ferrara, con carico di almeno 10,000 chilogrammi per vagone o paganti le tasse per tale peso minimo.

A pag. 17 del 19° Supplemento alla tariffa diretta italo-svizzera, diramato coll' Ordine di Servizio N. 169-1909, per la voce « 2407*a* 2217*a* **Terre cotte**, cioè: mattoni, ecc. », la classificazione italiana deve essere rettificata da

« ‖ 14 | 8 | 69 ‖ » in « ‖ 14 | 8 | 19 ‖ ».

Ordine di Servizio N. 187. (SERVIZIO VII e X).

Distribuito agli agenti delle classi 2, 5, 11, 26, 27, 28, 29, 34, ai Controllori del materiale ed ai capi squadra delle merci.

Visite preventive ai carri destinati a ricevere spedizioni in servizio cumulativo colle ferrovie estere.

I. Tutti i carri che devono ricevere spedizioni in servizio cumulativo colle ferrovie estere, devono essere preventivamente verificati onde accertarsi che soddisfino a tutte le condizioni prescritte per essere ammessi a circolare liberamente al di là del confine, a senso delle disposizioni riguardanti l'unità tecnica delle Strade Ferrate e la chiusura dei carri vincolati a dogana; e ciò allo scopo di evitare che le spedizioni subiscano dei trasbordi o delle indebite soste per essere state caricate su carri non atti al transito o comunque avariati. (Veggasi Decreto Ministeriale 8 giugno 1908 inserito nel *Bollettino Ufficiale* Parte I, 1908, pag. 85)

II. In conseguenza di quanto sopra, quando le stazioni mittenti sono sede di verificatore, devono invitarlo a visitare i carri prima di procedere al carico di dette spedizioni. Se mediante tale visita il verificatore riconosce che il carro trovasi in condizioni di essere adoperato per le spedizioni di cui si tratta, ed è quindi atto al servizio cumulativo coll'estero, dovrà farlo risultare sul foglio di scorta (Mod. *H*-104) che deve accompagnare il carro, apponendovi l'annotazione « *atto al transito* » nonchè la propria firma ed il timbro.

III. Quando le stazioni che devono effettuare spedizioni per l'estero non sono sedi di verificatori, faranno richiesta, nei modi d'uso, dei carri occorrenti, al proprio circolo e sotto circolo di ripartizione, indicando nella richiesta la specie della merce, il modo di trasporto, la stazione destinataria e quella di transito, onde il circolo o sotto circolo possano avere tutti gli elementi per la scelta del carro, che verrà inviato alla stazione richiedente da quella più vicina, sede di verificatore.

IV. La stazione che riceve dal proprio circolo o sotto circolo di ripartizione l'ordine di spedire, a quella che ne ha fatto richiesta, i carri vuoti, dovrà, prima di spedirli, sottoporli alla visita del verificatore locale perchè decida se sono *atti al transito,* e per ogni carro riconosciuto tale dovrà emettere un foglio di scorta in bianco, cioè colla sola indicazione del numero del carro. Il verificatore dovra apporre, su detto foglio di scorta, l'annotazione, la firma e il timbro, come è detto al precedente punto II. Il foglio di scorta verrà poi riempito ed adoperato dalla stazione che deve effettuare il carico.

Quando una ferrovia secondaria allacciata richieda carri F. S. per effettuare spedizioni per l'estero, la stazione comune dovrà procurarseli colle norme anzi stabilita e consegnarli poi alla ferrovia richiedente, accompagnati dal foglio di scorta (Mod. *H*-104) portante la suddetta annotazione « *atti al transito* » la firma e il timbro del Verificatore che visitò i carri.

Il Mod. *H*-104 sarà trattenuto dalla ferrovia secondaria a giustificazione dell'annotazione da esporsi da questa sui documenti di scorta, che il carro caricato per l'estero è atto al transito.

V. Nel caso di trasporti di derrate alimentari il verificatore, sia per carri da caricarsi sul luogo, sia da spedirsi al carico in altre stazioni, deve apporre il suo visto sul Mod. *G*-167, a mènte dell'articolo 45 dell'O. S. n. 72-1909, anzichè sul Mod. *H*-104 anzidetto.

VI. Qualora si presentasse l'occasione di servirsi per spedizioni all'estero di carri resisi disponibili dopo lo scarico, come pure in altri casi eccezionali, è lasciata facoltà alla Sezione del movimento (circolo di ripartizione) di chiedere l'invio sul posto di un verificatore per la visita del carro; però queste trasferte dovranno essere giustificate ogni mese mediante apposito rapporto alla divisione compartimentale del Movimento e Traffico la quale, a sua volta, lo passerà col « *visto* » alla Divisione Trazione e Materiale sotto la cui giurisdizione trovasi la località che ha inviato il verificatore.

VII. I carri oltre a rispondere a tutte le condizioni, ed avere i requisiti richiesti per il transito internazionale, dovranno essere accuratamente puliti tanto all'esterno quanto all'interno,

ed avere le boccole debitamente lubrificate; oltre a ciò se ne dovrà verificare anche la tara a senso delle disposizioni in vigore.

Ordine di Servizio N. 188. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 15 ed al personale delle gestioni

---

Consegna alle dogane di colli manomessi vincolati a bolletta cauzione dichiarata.

(Vedi Ordine di Servizio N. 168 - 1908).

In aggiunta a quanto è stabilito dall'articolo 101 del « Regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie » (Parte III), si prescrive che le stazioni poste in località provviste di Dogana, verificandosi il caso di colli in arrivo vincolati a bolletta cauzione dichiarata, i quali presentino traccie di manomissione o comunque alterazioni esterne, abbiano a chiedere, all'atto della consegna alle Dogane, che sia proceduto immediatamente al riconoscimento del contenuto da parte delle Dogane stesse ed al conseguente rilascio del formale certificato di scarico.

Corrispondenti disposizioni sono state impartite dal Ministero delle Finanze alle Dogane.

Ordine di Servizio N. 189. (SERVIZIO XI).

Nuovi schemi di regolamento e di istruzioni sulle costruzioni metalliche.

Nella costruzione delle opere metalliche ferroviarie nuove, e nel rinforzo e nella sistemazione delle esistenti, si sono di

massima seguite finora le norme contenute nello schema di Regolamento che un'apposita Commissione ministeriale aveva proposte fino dall'anno 1897.

Talune di dette norme però non si adattano più alle mutate condizioni dell'esercizio sulla Rete dello Stato. Si è perciò compilato un nuovo schema, prendendo per base l'antico, ma apportandovi le modificazioni necessarie in relazione alle nuove esigenze ed ai risultati dell'esperienza.

Inoltre, seguendo il parere espresso nel 1898 dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici nell'occasione in cui ebbe ad esaminare le proposte 1897 della Commissione Ministeriale, si è provveduto a ciò che la raccolta delle nuove norme fosse divisa in due parti: Regolamento ed Istruzione.

Ciò premesso, in seguito ad analoga deliberazione presa dal Consiglio d'amministrazione, nella seduta del 14 maggio 1909, si dispone che le norme raccolte nei nuovi schemi di Regolamento e di Istruzioni vengano applicate d'ora innanzi alle opere metalliche esistenti ed a quelle da costruirsi sulle linee della Rete dello Stato.

Si dispone inoltre che per ora l'assegnazione all'una o all'altra delle due categorie *A* e *B* in cui l'articolo 2° del regomento distingue le linee, sia stabilita di volta in volta che si manifesterà l'occasione di applicare fra le nuove norme che sono differenti per le due categorie anzidette.

Si avverte infine che il Servizio XI indicherà, dopo sentito il Servizio X, la composizione dei treni tipi per le linee della seconda categoria; provvederà inoltre a regolare, mediante particolari disposizioni di dettaglio, l'applicazione delle norme che riguardano sia il censimento, sia le visite periodiche, sia infine le prove delle opere metalliche esistenti.

I Servizi XI e XII cureranno la distribuzione ai rispettivi uffici dipendenti di un adeguato numero di copie del Regolamento e delle Istruzioni predette.

Ordine di Servizio N. 190. (Servizio VII e XI).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7

Attivazione del doppio binario nel tratto Orbetello-S. Agostino della linea Pisa-Roma.

Dalle ore una del 25 luglio 1909 verrà attivato il servizio a doppio binario sul tratto Orbetello-S. Agostino della linea Pisa–Roma, facendosi luogo in pari tempo allo spostamento dei segnali a disco delle stazioni di Capalbio e di Chiarone, i quali saranno posti a sinistra dei treni ai quali comandano.

Le dette stazioni di Capalbio e di Chiarone sono provviste di un binario per le precedenze dei treni nei due sensi della capacità rispetivamente di 30 e 69 veicoli.

La Divisione interessata provvederà all'occorrente modificazione dell'orario attuale per coordinarlo al nuovo servizio.

Ordine di Servizio N. 191. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 ed al personale delle gestioni. Pel Compartimento di Firenze anche agli agenti delle classi 26, 27, 29, 30, 44, 46.

Apertura all'esercizio del tronco Poggio Rusco-Revere ed attuazione sul medesimo del servizio economico.

Col giorno 23 luglio 1909 si apre all'esercizio il tronco Poggio Rusco-Revere, appartenente alla linea Bologna-Verona.

Detto tronco sarà esercitato a regime economico sotto la osservanza delle disposizioni contenute nel « *Regolamento per la circolazione dei treni sulle linee ad esercizio economico* » (edizione dicembre 1906).

1. Descrizione del tronco. — Il nuovo tronco di linea, a semplice binario, misura fra gli assi dei F. V. delle stazioni estreme, metri 6529,53 e, tranne un breve tratto di metri 134 in curva di raggio 1000, è tutto in rettilineo con pendenze massime del 6 ‰ in corrispondenza alle due rampe di accesso al ponte di luce m. 35, con travata in ferro, sul canale della Bonifica Mantovana-Reggiana.

Lungo il tronco vi sono altre 26 opere d'arte minori; 4 case cantoniere semplici e 3 doppie, e 11 passaggi a livello, dei quali otto sono muniti di chiusura e tre di semplice tabella d'avviso.

Sul nuovo tronco sono destinate al servizio pubblico la casa cantoniera di Villa Poma e la stazione di Revere.

2. DESCRIZIONE DELLE STAZIONI E DELLE FERMATE E SERVIZI CUI SONO ABILITATE.

Villa Poma, casa cantoniera, con:

fabbricato al Km. 61 + 393,31, a sinistra nel senso da Poggio Rusco a Revere, dalle quali dista rispettivamente Km. 2 e Km. 5.

segnali di protezione: due pali indicatori situati entrambi a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza di m. 250 dall'asse del F. V.

E' ammessa al servizio dei viaggiatori bagagli e cani e viene esercitata a mezzo di un guardiano con le norme in uso per le case cantoniere.

Revere, stazione, con:

fabbricato viaggiatori alla progressiva Km. 65 + 932,41, a sinistra venendo da Poggio Rusco;

binari di corsa: due, compresi fra le progressive chilometro 65 + 542,32 e chilometro 66 + 092,93 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 450;

binari merci: due, dei quali uno della lunghezza utile di m. 118 ed allacciato nei due sensi alla prima linea, in servizio del piano caricatore; l'altro per il carico e lo scarico diretti, della lunghezza utile di m. 160 ed allacciato al binario del piano caricatore;

binario in servizio della rimessa locomotive, con relativa piattaforma da m. 5.50 e rifornitore, allacciato sul prolungamento verso Poggio Rusco del binario del piano caricatore;

piano caricatore scoperto, con carico di testa e di fianco, magazzino merci, bilancia a ponte della portata di tonn. 30 e gru fissa della portata di 6 tonnellate;

segnali di protezione: semaforo di 2ª categoria ad una ala, a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza di m. 1099 dall'asse del F. V.

Ufficio telegrafico incluso su circuito omnibus con la chiamata R. V.

La stazione di Revere è abilitata al servizio per viaggiatori bagagli e cani nonchè ai trasporti di merci G. V. a P. V. acc. e P. V. ordinaria, veicoli e bestiame.

In stazione, poi, di Poggio Rusco, a protezione lato Revere, trovasi impiantato un semaforo di 2ª categoria a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza di m. 1161 dall'asse del F. V.

3. Giurisdizione. — Il tronco Poggio Rusco-Revere viene posto alla dipendenza della Direzione Compartimentale di Firenze e per il Servizio Movimento e Traffico è aggregato al 1° Riparto della Sezione Movimento e Traffico di Bologna; pel Servizio della Trazione e Materiale alla Sezione di Trazione di Bologna; pel Servizio del Mantenimento e Sorveglianza alla Sezione del Mantenimento di Bologna, e per il Servizio Sanitario all' Ufficio distaccato di Bologna.

Per le somministrazioni di materiali e materie in genere, per stampati ed oggetti di cancelleria provvederanno i competenti Magazzini con sede a Bologna.

4. Tariffe viaggiatori. — Pei trasporti di viaggiatori in servizio locale del tronco Poggio Rusco-Revere, come pure per quelli fra il tronco stesso e il tronco Poggio Rusco-Bologna, sono applicabili le stesse tariffe attualmente in vigore sul tronco Bologna-Poggio Rusco. Le nuove corrispondenze istituite ed i prezzi relativi risultano dall' allegato *B*.

Sono inoltre estese anche al nuovo tronco tutte le altre tariffe tanto in base ai prezzi ordinari, che in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

5. Tariffe pei bagagli e giornali e per le merci. — Tanto pei trasporti di bagagli e giornali, quanto pei trasporti di merci, bestiame, veicoli, numerario ecc., valgono pel tronco Poggio Rusco-Revere le tariffe e condizioni vigenti sulla Rete di Stato, cioè le tariffe generali, speciali, locali ed eccezionali, nonchè quelle in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

6. Orari e composizione dei treni. — Con l'apertura all'esercizio del tronco Poggio Rusco-Revere i treni della linea Bologna-Poggio Rusco faranno capo a Revere conservando le attuali numerazioni.

Detti treni continueranno ad essere composti di vetture aventi soltanto posti di 1ª e 3ª classe; pertanto i viaggiatori muniti di biglietti di 2ª classe di qualsiasi specie avranno diritto di prendere posto in 1ª classe, senza pagamento di alcuna sopratassa.

7. DISTANZE CHILOMETRICHE. — Le distanze chilometriche riguardanti il nuovo tronco risultano dalla tabella polimetrica compresa nell'allegato *A* al presente Ordine di Servizio.

8. SERVIZIO CUMULATIVO COLLA FERROVIA SUZZARA-FERRARA. — Per l'eseguimento, la tassazione e l'istradamento dei trasporti fra le stazioni del tronco Poggio Rusco-Revere e quelle della Ferrovia Suzzara-Ferrara, valgono le stesse norme attualmente in vigore rispetto al tronco Bologna-Poggio Rusco.

9. SCRITTURE E VERSAMENTI DELLE NUOVE STAZIONI E FERMATE. — Per le scritture concernenti il servizio viaggiatori, bagagli, cani, biciclette ecc. valgono le disposizioni contenute nella parte III delle « *Norme per il servizio delle gestioni viaggiatori* »; e per le scritture riguardanti i trasporti merci, valori, veicoli, bestiame ecc. saranno da osservarsi le « *Norme per il servizio contabile delle gestioni merci* » pubblicate coll'Ordine di Servizio N. 160-1909 del Servizio VIII.

Per la tenuta del conto corrente e di tutto quanto si riferisce alle attribuzioni contabili del Capo stazione, provvedono le « *Norme per il servizio contabile del Capo Stazione* ».

La nuova casa cantoniera di Villa Poma si uniformerà alle disposizioni speciali per le case cantoniere contenute nelle vigenti *Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori* » e farà capo alla stazione di Poggio Rusco, la quale resta incaricata delle scritturazioni e dei versamenti relativi.

La stazione di Revere effettuerà il versamento degli incassi delle gestioni alla Cassa Compartimentale di Firenze colla periodicità fissata coll'Ordine di Servizio N. 275-1908, per le stazioni segnate alla lettera *C* nel prospetto allegato allo stesso, cioè ogni due giorni (pari) ed eseguirà le paghe al proprio personale secondo le disposizioni dell'Istruzione N. 7-1908 e precedenti.

Per il pagamento al personale di linea del Mantenimento provvederà la Cassa di Firenze a mezzo di un suo agente pagatore.

Sono estese al nuovo tronco le altre disposizioni in vigore sulle Ferrovie dello Stato.

Per le modificazioni da apportarsi al volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » vedasi l'allegato A al presente Ordine di Servizio.

Ordine di Servizio N. 192. (Servizi II e VIII).

Pareggio degli indennizzi e regolamento di conti colle Ferrovie corrispondenti italiane ed estere.

Per effetto della nuova convenzione uniforme per la ripartizione degli indennizzi sui trasporti in servizio internazionale, andata in vigore col 1° luglio 1907, si è provveduto a stabilire in via definitiva le norme e modalità da seguirsi presso questa Amministrazione in tale materia, che, in via provvisoria, era stata disciplinata coll'Istruzione N. 16-1906 del Servizio Centrale II la quale resta abrogata e sostituita dal presente.

Dal 1° luglio 1909 pertanto il Servizio Centrale II assume direttamente tutti i lavori riguardanti la compilazione e verifica dei conti colle ferrovie estere per quote d'indennizzi su trasporti in servizio internazionale, nonchè per tutte in genere le partite estranee al traffico.

Pel pareggio degli indennizzi o quote d'indennizzi nei rapporti colle ferrovie secondarie italiane, laghi ecc. viene mantenuto il sistema attualmente in vigore delle rivalse fra le stazioni, da autorizzarsi di volta in volta dai competenti Uffici.

La trattazione e liquidazione delle vertenze commerciali riguardanti trasporti in servizio internazionale colle Amministrazioni estere sono affidate alle Divisioni del Movimento e Traffico della Rete dello Stato, secondo la competenza, determinata dalla stazione d'arrivo, di partenza o di transito (per il servi-

zio colle Amministrazioni italiane secondarie) dei trasporti stessi.

Per procedere alla ripartizione degli indennizzi derivanti da siffatte vertenze, ogni qualvolta occorra, caso per caso, a mezzo di apposito formulario, le Divisioni del Movimento e Traffico si rivolgeranno all'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze, per conoscere la percorrenza totale chilometrica dei singoli trasporti ripartitamente per le varie amministrazioni interessate secondo l'itinerario effettivamente seguito. A siffatte richieste deve sempre essere allegata la lettera di vettura presentata col reclamo.

Alla trattazione e liquidazione delle vertenze relative a trasporti in servizio cumulativo italiano, provvedono le dette Divisioni, o, dove esistono, le Sezioni di Movimento e Traffico nei limiti per queste della competenza fissati dal comma *K* dell'articolo 14 dell'Ordine Generale 12-1908.

Ad opportuna norma degli Uffici interessati si ricorda che per la sistemazione contabile delle partite di debito e di credito delle Ferrovie italiane dello Stato per quote d'indennizzi colle ferrovie estere devesi trattare:

Per il Servizio italo-francese (via Modane e Ventimiglia) coll'Ufficio 2° della 5ª Divisione del Servizio per l'esercizio delle ferrovie P. L. M. in Parigi;

per il Servizio italo-svizzero (via Chiasso Luino e Domodossola) coll' Ufficio Contenzioso delle Ferrovie Federali svizzere in Berna;

per il Servizio italo-germanico (via Gottardo) coll'Ufficio Centrale di Liquidazione di Strasburgo;

per il Servizio italo-germanico (via Brennero e Pontebba) coll'Ufficio Centrale di Liquidazione di Weiden;

per il Servizio italo-belga coll'Ufficio Centrale di compensazione di Bruxelles;

per il Servizio italo-austro-ungarico (via Peri e Cormons) colla Direzione Commerciale delle Ferrovie Meridionali Austriache in Vienna;

per il Servizio italo-austro-ungarico (via Pontebba) colle singole Direzioni interessate delle Ferrovie Austriache dello Stato;

per il Servizio italo-ungherese (Via $\frac{\text{Ancona}}{\text{Venezia}}$-Fiume) colla Direzione delle Ferrovie Ungheresi dello Stato in Budapest.

Servizio italo-francese

(Via Modane e Ventimiglia)

Art. 1.

Quote a debito delle Ferrovie Francesi.

I. — *Indennizzi da ripartirsi al prorata chilometrico.*

Le Divisioni Movimento e Traffico, man mano liquidano le passività, notificano, con lettera trasmettendo il Mod. *H*-199 debitamente predisposto, ai competenti Controlli Prodotti (Firenze per la G. V. e P. V., Acc. e Torino per la P. V.) gli indennizzi pagati dalle Stazioni o dalle Casse, che debbono essere ripartiti al prorata chilometrico colle Ferrovie Francesi.

Detti Controlli eseguiscono la ripartizione, ne partecipano con lettera alle predette Divisioni le risultanze e, nelle forme stabilite dal Regolamento 1° ottobre 1886, provvedono all'addebito alle Ferrovie P. L. M. della parte che fa carico alle Ferrovie Francesi trasmettendo detto Mod. *H*-199 completato colla ripartizione, e redigendo apposita distinta mensile colla indicazione degli estremi di tutte le partite e coll'importo per ciascuna addebitato.

II. — *Indennizzi formanti oggetto di riprese isolate.*

Le Divisioni Movimento e Traffico prendono preventivi accordi colle Ferrovie P. L. M. per far accettare l'addebito di tali indennizzi e, ottenuto il benestare, ne informano con lettera i Controlli competenti, citando nella lettera stessa gli estremi della ricevuta autorizzazione di addebito. Detti Controlli, nei modi stabiliti dal Regolamento indicato al punto 1°, provvedono all'addebito alle Ferrovie P. L. M. con apposita ripresa.

Art. 2.

Gli estremi di tutte le partite addebitate alle Ferrovie P. L. M., e di cui ai punti I e II dell'Articolo precedente, vengono inscritti dai Controlli negli Elenchi Mod. *B*-204, che in-

viano alle Divisioni Movimento e Traffico interessate nelle singole vertenze, affinchè ne contabilizzino l'ammontare complessivo con Mandato d'ordine a debito del Conto fuori bilancio 111 ed a credito del Conto d'entrata 22 *C*.

L' importo complessivo di ciascuno dei detti Elenchi Mod. *B*-204, viene riportato dai Controlli, mese per mese, in un unico Elenco Mod. *B*-204ª che trasmettono all' Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze insieme al Prospetto mensile delle regolarizzazioni, nel quale devono inscrivere l'importo totale di detto Elenco Mod. *B*-204ª sotto la voce « Riprese interessanti il Traffico ». Detto elenco verrà poi trasmesso dal suindicato Ufficio al Servizio Centrale II, regolarizzandone l'importo a credito del Conto fuori bilancio 111 ed a debito del Conto pure fuori bilancio 68 « Ferrovie P. L. M. ».

Le Divisioni Movimento e Traffico riportano gli estremi dell'emesso Mandato d'ordine nella apposita finca del Mod. *B*-103, nel quale figurano le singole passività, a diminuzione od a pareggio delle quali debbono intendersi ricuperati dalle Ferrovie Francesi gli importi di cui sopra, e le Ragionerie Compartimentali, dopo gli accertamenti di competenza trasmettono al Servizio Centrale II gli elenchi Mod. *B*-204 per i necessari riscontri coi Mod. *B*-204ª.

Art. 3.

Quote a credito delle Ferrovie Francesi.

I. — *Indennizzi da ripartirsi al prorata chilometrico.*

Gli indennizzi pagati dalle Ferrovie Francesi nei quali sono interessate le Ferrovie Italiane vengono dalle Ferrovie P. L. M. notificati ai Controlli di Firenze o di Torino, secondo la competenza, con apposita distinta mensile, nella quale le predette Ferrovie indicano per ogni indennizzo la causale, gli estremi della spedizione, colla percorrenza chilometrica francese ed italiana, l' importo totale e la quota che, colla distinta medesima, viene addebitata alle Ferrovie Italiane.

Detti Controlli provvedono, nel modo che si dirà in appresso, a partecipare alle Divisioni Movimento e Traffico interessate nelle singole vertenze gli addebiti di cui si tratta, considerandoli senz'altro come accettati dalle Divisioni stesse.

II. — *Indennizzi formanti oggetto di riprese isolate.*

Tali indennizzi vengono pure dalle Ferrovie P. L. M. notificati al Controllo competente, il quale ne accetta il debito e ne dà comunicazione, cogli eventuali documenti d'appoggio, alle Divisioni Movimento e Traffico interessate, che debbono dichiarare subito se la ripresa sia da accettarsi o no, indicando in quest'ultimo caso le ragioni in base alle quali si possa eseguire corrispondente controripresa a pareggio.

Art. 4.

Gli estremi delle singole partite di debito delle Ferrovie Italiane, comprese nelle distinte delle Ferrovie P. L. M. e di cui al punto I del precedente Art. 3, nonchè di quelle state accettate dalle rispettive Divisioni Movimento e Traffico e di cui al punto II di detto Articolo, debbono essere trascritte dal Controllo competente, mese per mese, in separati Elenchi Mod. *B*-205 che inviano in duplo alle suddette Divisioni rispettivamente interessate nelle singole vertenze.

L'importo complessivo di ciascuno dei detti Elenchi Mod. *B*-205 viene riportato dai Controlli, mese per mese, in un unico Elenco Mod. *B*-205ª, che trasmettono all'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze unitamente al Prospetto mensile delle regolarizzazioni, nel quale devono inscrivere l'importo totale di detto Elenco Mod. *B* 205ª, sotto la voce « Riprese interessanti il Traffico » Tale elenco sarà poi trasmesso dal suaccennato Ufficio al Servizio Centrale II, regolarizzandone l'importo a debito del Conto fuori bilancio 111 ed a credito del Conto 68 pure fuori bilancio « Ferrovie P. L. M. ».

Le Divisioni Movimento e Traffico contabilizzano l'ammontare complessivo degli Elenchi Mod. *B*-205 loro pervenuti, a credito del Conto fuori bilancio 111 ed a debito del Conto di spesa 6 *B*-7 con Mandato d'ordine, al quale allegano un esemplare degli Elenchi stessi; e le rispettive Ragionerie Compartimentali, dopo gli accertamenti di competenza, trascrivono in apposito Registro gli estremi del citato Elenco Mod. *B*-205, che trasmettono poi al Servizio Centrale II pei necessari riscontri

col Mod. *B*-205. Le Ragionerie stesse devono poi curare che le Divisioni Movimento e Traffico presentino il secondo esemplare dei suindicati Elenchi Mod. *B*-205 completato nella parte « Liquidazione della passività ».

Art. 5.

Pareggio dei saldi.

I Controlli Prodotti compilano la Ricapitolazione mensile degli Articoli speciali, nella quale trovano sede le partite di credito delle Ferrovie P. L. M.; rivedono la ricapitolazione compilata da dette Ferrovie per le partite di credito delle Ferrovie dello Stato, ed inviano entrambe tali Ricapitolazioni all'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze dal quale saranno poi trasmesse al Servizio Centrale II, per la formazione, al loro appoggio, del Conto corrente da inviarsi alle Ferrovie P. L. M. per l'accettazione. Ottenuto il benestare, il citato Servizio provvede al pareggio del relativo saldo, mediante Mandato di pagamento o di introito a debito od a credito del Conto fuori bilancio 68, secondo che si tratta di saldo creditore o debitore delle ripetute Ferrovie P. L. M.

Art. 6.

Per gli indennizzi riguardanti i trasporti da e per la Francia in transito per la Svizzera (via Domodossola, Luino e Chiasso) le regolarizzazioni relative avvengono pel tramite delle Ferrovie Federali Svizzere, nel modo indicato nei seguenti art. 7, 8 e 9.

Servizio italo-svizzero.

(Via Chiasso, Luino e Domodossola).

Art. 7.

Quote a debito delle Ferrovie Svizzere.

Le Divisioni Movimento e Traffico fanno le pratiche occorrenti coll'Ufficio del Contenzioso delle Ferrovie Federali Svizzere in Berna per ottenere l'autorizzazione di dar debito degli indennizzi o quote di indennizzi facenti carico alle Ferrovie Svizzere.

Gli estremi delle ricevute autorizzazioni di addebito debbono essere notificati, di volta in volta con lettera Mod. *B*-208 dalle suddette Divisioni al Servizio Centrale II, il quale li trascrive su apposito registro; quindi compila, ed entro il 15 d'ogni mese spedisce per l'accettazione al predetto Ufficio delle Ferrovie Federali, il Prospetto, in duplo, comprendente tutte le partite per le quali le lettere di partecipazione delle Divisioni Movimento e Traffico portano la data dal primo all'ultimo del mese precedente.

Il detto Ufficio restituisce al Servizio Centrale II còl visto di accettazione un esemplare del sovra cennato Prospetto.

Tutte le partite di debito delle Ferrovie Svizzere, state notificate *nel mese* al Servizio Centrale II dalle Divisioni Movimento e Traffico, vengono inscritte da queste ultime nell'Elenco Mod. *B*-206, che allegano al Mandato d'ordine col quale regolarizzano il relativo importo complessivo a debito del Conto fuori bilancio 68 « Ferrovie Federali Svizzere » ed a credito del Conto d'entrata 22 C.

Tale Mandato dev'essere rimesso dalle Divisioni Movimento e Traffico alle rispettive Ragionerie, previo riporto dei relativi estremi nell'apposita finca della parte « Liquidazione della passività » dei Mod. *B*-103, nei quali figurano le corrispondenti partite.

Le Ragionerie Compartimentali, dopo gli accertamenti di competenza, trasmettono tale Mod. *B*-206 al Servizio Centrale II per gli opportuni riscontri colle sue prenotazioni e col prospetto restituito accettato dalle Ferrovie Federali Svizzere.

Art. 8

Quote a credito delle Ferrovie Svizzere.

Le Divisioni Movimento e Traffico alle quali l'Ufficio del Contenzioso delle Ferrovie Federali Svizzere sottopone le proposte di addebito, accordano al medesimo, dopo gli opportuni riscontri, le necessarie autorizzazioni, informandone *contemporaneamente* il Servizio Centrale II con lettera Mod. *B*-208ᵃ, nella quale indicano gli estremi dell'autorizzazione data.

L'Ufficio Contenzioso delle Ferrovie Federali Svizzere in

base alle ricevute autorizzazioni di addebito, compila mensilmente un Prospetto che trasmette, in duplo, al Servizio Centrale II il quale, accertato che le inscrittevi partite gli furono a suo tempo notificate dalle Divisioni Movimento e Traffico, restituisce al precitato Ufficio col visto di accettazione un esemplare del Prospetto stesso.

Ciascuna Divisione Movimento e Traffico, di volta in volta che autorizza un addebito e ne dà partecipazione al Servizio Centrale II, inscrive corrispondente partita nell'Elenco Mod. *B*-207 da compilarsi in duplo e da chiudersi alla fine d'ogni mese, contabilizzandone l'importo complessivo a credito del Conto fuori bilancio 68 « Ferrovie Federali Svizzere » ed a debito del Conto di spesa 6 *B*-7, con Mandato d'ordine al quale deve allegarsi un esemplare di detto Elenco. Le Ragionerie Compartimentali, dopo gli accertamenti di competenza, trasmettono al Servizio Centrale II il Mod. *B*-207 per gli opportuni riscontri colle sue prenotazioni e col Prospetto ricevuto dalle Ferrovie Federali Svizzere.

Le Ragionerie stesse devono per altro riportare gli estremi di detti Elenchi Mod. *B*-207 su apposito registro, onde curare che le rispettive Divisioni Movimento e Traffico presentino loro il secondo esemplare di tali Elenchi completato nella parte « Liquidazione della passività ».

Art. 9.

Pareggio dei saldi.

L'importo totale dei due Prospetti mensili compilati, l'uno dal Servizio Centrale II, l'altro dalle Ferrovie Federali Svizzere, viene da queste ultime compreso nel Conto corrente delle partite estranee al traffico, che trasmettono al Servizio precitato: questo emette i relativi Mandati di pagamento o d'introito con imputazione al Conto fuori bilancio 68. - « Ferrovie Federali Svizzere ».

Servizio Italo-Germanico

I. — Trasporti in transito per la Svizzera.

Art. 10.

Quote a debito delle Ferrovie Estere.

Le Divisioni Movimento e Traffico provvedono per la definizione delle relative pratiche, sia colle Ferrovie estere interessate, sia coll'Ufficio di Liquidazione di Strasburgo, procurandosi da quest'ultimo gli estremi dei Prospetti mensili di pareggio nei quali figureranno le corrispondenti partite a credito delle Ferrovie dello Stato.

Tali estremi debbono essere segnalati, di volta in volta, con lettera, dalle precitate Divisioni Movimento e Traffico al Servizio Centrale II il quale li riporta su apposito registro, in attesa di ricevere dall' Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze, l'estratto dei relativi Prospetti di pareggio di cui agli art. 12 e 13.

Tutte le partite di debito delle Ferrovie estere, da pareggiarsi a mezzo dei detti Prospetti mensili e da segnalarsi, come è detto sopra, al Servizio Centrale II, debbono essere inscritte dalle singole Divisioni Movimento e Traffico, pure mese per mese, nell'Elenco Mod. *B*-206, che trasmettono alla rispettiva Ragioneria allegato al Mandato d'ordine col quale regolarizzano l'ammontare complessivo delle compresevi partite a debito del Conto fuori bilancio 68 - « *Ferrovie Federali Svizzere* » - ed a credito del Conto d'entrata 22 *C*.

Gli estremi di tale Mandato vengono esposti dalle rispettive Divisioni Movimento e Traffico nell' apposita finca della parte « Liquidazione della passività » degli Elenchi Mod. *B*-103 comprendenti i relativi indennizzi; e le Ragionerie Compartimentali, dopo gli accertamenti di competenza, trasmettono gli Elenchi *B*-206 al Servizio Centrale II per gli opportuni confronti colle sue prenotazioni e per accertare l'avvenuto scarico del Conto fuori bilancio 68.

Art. 11.

Quote a credito delle Ferrovie Estere.

In base alle comunicazioni loro fatte dalle Ferrovie estere interessate, ed accertato che le proposte quote di concorso delle Ferrovie dello Stato possono essere accettate, le Divisioni Movimento e Traffico aderiscono all' addebito, ed attendono che l'Ufficio di Liquidazione di Strasburgo notifichi loro gli estremi del Prospetto mensile di pareggio in cui verranno inscritte le quote stesse.

Tali estremi debbono essere segnalati di volta in volta con lettera, dalle dette Divisioni Movimento e Traffico al Servizio Centrale II, che li trascrive su apposito registro, in attesa di ricevere dall'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze l'estratto dei relativi Prospetti di pareggio di cui agli articoli 12 e 13.

Tutte le partite di debito delle Ferrovie dello Stato, da pareggiarsi a mezzo dei detti Prospetti mensili, sono da inscriversi dalle Divisioni Movimento e Traffico, mese per mese, nell'Elenco *B*-207, che compilano in duplo e trasmettono alla rispettiva Ragioneria allegato al Mandato d'ordine, col quale regolarizzano l'importo complessivo delle compresevi partite a credito del Conto fuori bilancio 68 - « *Ferrovie Federali Svizzere* » - ed a debito del conto di spesa 6 *B* 7.

Le Ragionerie Compartimentali inviano il Mod. *B*-207, al Servizio Centrale II, per gli opportuni riscontri colle sue prenotazioni e per l'accertamento del pareggio del Conto fuori bilancio 68 indi si regolano come è detto all' ultimo alinea dell'Art. 8

Art. 12.

Pareggio dei saldi.

Le Ferrovie Federali Svizzere segnalano al Servizio Centrale II, a mezzo della Ricapitolazione mensile di cui è cenno all'Art. 9, il saldo risultante dai Prospetti mensili compilati dall'Ufficio di Liquidazione di Strasburgo, perchè disponga, verso di esse, pel relativo pareggio; il detto Servizio provvede

all'uopo, con Mandato che assegna al Conto fuori bilancio 68 — « *Ferrovie Federali Svizzere* ». —

L'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze avrà cura di comunicare al Servizio Centrale II un elenco delle partite estranee al traffico comprese nei prospetti di pareggio di Strasburgo. Nel tempo stesso indicherà l'ammontare complessivo del debito e del credito delle ferrovie italiane risultanti dai detti prospetti nonchè gli estremi dei mandati coi quali avrà avuto luogo la contabilizzazione delle partite attinenti al traffico.

II. — Trasporti in transito per l'Austria.

Art. 13.

Quote a debito ed a credito e pareggio dei saldi.

Gli indennizzi di cui si tratta vengono regolarizzati dalle Divisioni Movimento e Traffico, seguendo le stesse modalità di cui ai precedenti Articoli 10, 11 e 12 tanto nei rapporti colle Ferrovie estere, quanto in quelli coll'Ufficio di Liquidazione di Weiden, restando inteso che le scritturazioni d'ordine dovranno essere eseguite al Conto fuori bilancio 68 — *Ferrovie Meridionali Austriache* ».

Al regolamento del saldo risultante dai Prospetti di pareggio compilati dal detto Ufficio di Liquidazione e trasmessi all' Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze, provvede, verso le Ferrovie Meridionali Austriache, il Servizio Centrale II mediante Mandati da imputarsi al detto Conto 68.

Il suindicato Ufficio di Contabilità avrà cura di comunicare al Servizio Centrale II, un elenco delle partite estranee al traffico comprese nei prospetti di pareggio di Weiden. Nel tempo stesso indicherà l'ammontare complessivo del debito e del credito delle ferrovie italiane risultanti dai detti prospetti, nonchè gli estremi dei mandati coi quali avrà avuto luogo la contabilizzazione delle partite attinenti al traffico.

Servizio Italo-Belga ed oltre

Art. 14.

Quote a debito ed a credito e pareggio dei saldi.

I) — Indennizzi nei quali sono interessate le Ferrovie Belghe ed altre Ferrovie al Sud delle Belghe;

II) — Indennizzi nei quali sono interessate le Ferrovie Belghe ed altre Ferrovie al Nord delle Belghe.

Nel caso I) gli addebiti e gli accrediti avvengono a mezzo delle Ferrovie Federali Svizzere, secondo le norme tracciate per il servizio Italo-Svizzero (Via Chiasso, Luino e Domodossola).

Nel caso II) gli addebiti e gli accrediti avvengono a mezzo dell'Ufficio di Compensazione di Bruxelles, che dà partecipazione di volta in volta degli addebiti e degli accrediti stessi alle Divisioni Movimento e Traffico interessate; comprendendoli poi tutti nei Prospetti (*Relevés*) quindicinali che trasmette al Servizio Centrale II.

Le Divisioni Movimento e Traffico nel rimanente, seguono la procedura indicata pei trasporti in servizio Italo-Svizzero (Via Chiasso, Luino e Domodossola). Il Servizio Centrale II poi, provvede al pareggio verso le Ferrovie Federali valendosi dell'apposita Ricapitolazione dei saldi, di cui è cenno all'art. 9

Il Servizio Centrale II darà poi comunicazione all' Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze delle partite eventualmente comprese in detti prospetti interessanti il traffico per la contabilizzazione di competenza, a credito od a debito del conto 68 « Ferrovie Federali Svizzere ».

Art. 15.

Partite comprese nei Prospetti di pareggio degli uffici di Liquidazione di Strasburgo e Weiden e nei Relevés dell'Ufficio di Compensazione di Bruxelles non costituenti indennizzi per vertenze commerciali.

I Servizi e le Divisioni Compartimentali ogni qualvolta autorizzano l'iscrizione nei prospetti di pareggio degli Uffici di

Liquidazione di Strasburgo e di Weiden, e nei Relevés dell'Ufficio di Compensazione di Bruxelles, di partite non costituenti indennizzi per vertenze commerciali, come noli, avarie veicoli, ecc. devono darne partecipazione al Servizio Centrale II, indicando il prospetto nel quale saranno comprese nonchè gli estremi del mandato d'ordine col quale il relativo importo fu assegnato al conto fuori bilancio 68 « Ferrovie Federali Svizzere » – oppure - « Ferrovie Meridionali Austriache », secondo che si tratti rispettivamente degli Uffici di Strasburgo e di Bruxelles o di quello di Weiden.

I Controlli di Firenze e di Torino debbono partecipare all'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze le partite delle quali concordano l'inscrizione nei prospetti e Relevés di cui sopra per rimborsi ed altri titoli attinenti al traffico, indicando gli estremi della lettera d'autorizzazione e quelli del prospetto mensile delle regolarizzazioni nel quale le partite vennero scritturate.

Le quote di spesa degli Uffici di Liquidazione e di Compensazione, debbono essere comprese nell'elenco delle partite estranee al traffico da inviarsi al Servizio Centrale II a sensi degli art. 12 e 13.

Servizio Italo-Austro-Ungarico.

(Via Peri, Cormons e Pontebba).

Art. 16.

Quote a debito ed a credito e pareggio dei saldi.

Per la trattazione delle relative pratiche, le Divisioni Movimento Traffico si rivolgono alla Direzione Commerciale delle Ferrovie Meridionali Austriache in Vienna od alle Direzioni interessate delle Ferrovie Austriache dello Stato, secondo che si tratta di trasporti transitati, rispettivamente, da Peri e da Cormons, oppure da Pontebba; e, di mano in mano che esse hanno ricevuta dalle Ferrovie interessate l'autorizzazione di addebito, o che, a loro volta, l'hanno accordata per le somme dovute dalle Ferrovie Italiane, ne informeranno, con lettera, il Servizio Centrale II.

Tutte le partite di debito, state reciprocamente autorizzate, debbono essere riportate dalle Divisioni Movimento e Traffico,

mese per mese, negli Elenchi Mod *B*-206 e *B*-207, da compilarsi, il primo, in simplo e l'altro in duplo: ed, in ogni caso, separatamente per le Ferrovie Meridionali Austriache ed Austriache dello Stato.

L'importo complessivo di ciascuno di tali Elenchi viene dalle Divisioni Movimento e Traffico imputato al Conto fuori bilancio 68 — « *Ferrovie Meridionali Austriache* » o « *Ferrovie Austriache dello Stato* », a seconda del caso, con Mandato d'ordine, che, corredato di un esemplare dei relativi elenchi Mod. *B*-206 e *B*-207, trasmettono alla rispettiva Ragioneria. Questa invia, a sua volta, i sovraccennati Elenchi Mod. *B*-206 e *B*-207 al Servizio Centrale II per gli opportuni riscontri colle prenotazioni fatte in base alle ricevute partecipazioni isolate.

Prima di licenziare gli Elenchi Mod. *B*-206, le Divisioni Movimento e Traffico riportano gli estremi del relativo Mandato d'ordine nell'apposita finca della parte « Liquidazione della passività » del Mod. *B*-103 nel quale figurano le corrispondenti passività; e le Ragionerie Compartimentali, prima di privarsi degli Elenchi Mod. *B*-207 ne riportano gli estremi su apposito registro, onde curare che le rispettive Divisioni del Traffico presentino loro il secondo esemplare degli Elenchi stessi, completato nella parte « Liquidazione della passività ».

Per le partite di cui si tratta il Servizio Centrale II compila appositi Conti Correnti dei quali si procura l'accettazione da parte dell'Amministrazione estera interessata.

Per il pareggio del saldo del Conto interessante le Ferrovie Meridionali Austriache, il Servizio Centrale II emette apposito Mandato di pagamento o d'introito, a seconda del caso.

Per il saldo del conto colle Ferrovie Austriache dello Stato che deve essere compreso nella liquidazione del transito di Pontebba, il Servizio Centrale II dispone direttamente con lettera perchè il transito suddetto lo includa nel Conto Corrente di prossima chiusura ed al tempo stesso comunica all'Ufficio Contabilità riassuntiva dei prodotti in Firenze per i necessari riscontri, l'importo di detto saldo che sarà regolato coi mandati di pagamento o d'introito emessi pei trasporti in servizio cumulativo dal detto Ufficio Contabilità a debito od a credito, per queste partite, del conto fuori bilancio 68 - « Ferrovie Austriahe dello Stato ».

Servizio Italo-Ungherese.

(Via Venezia-Fiume o via Ancona-Fiume).

Art. 17.

Quote a debito ed a credito e pareggio dei saldi.

Gli addebiti e gli accrediti previamente concordati colla Direzione delle Ferrovie Ungheresi dello Stato in Budapest hanno luogo a mezzo del Servizio Centrale II al quale le Divisioni Movimento e Traffico fanno di volta in volta le opportune partecipazioni, previa contabilizzazione delle partite con mandati d'ordine a debito od a credito del Conto fuori bilancio 68 « *Ferrovie Ungheresi dello Stato* ».

Pel pareggio, si segue la procedura indicata pei trasporti in servizio cumulativo Italo-Austro-Ungarico: lo scambio dei conti avverrà colla preindicata Direzione delle Ferrovie Ungheresi dello Stato in Budapest.

Servizio colle poste Svizzere.

Art. 18.

Quote a debito ed a credito e loro pareggio.

La sistemazione delle vertenze fra le Divisioni Movimento e Traffico e la Direzione delle Poste Svizzere in Bellinzona avviene a mezzo di riprese da accettarsi di volta in volta, e da pareggiarsi colle stesse norme che si seguono per le riprese scambiate colle Ferrovie Secondarie italiane.

Art. 19.

Indennizzi interessanti le Ferrovie estere e le cessate gestioni R. M., R. A. Meridionale e Sicula.

Nulla è innovato per quanto riguarda la trattazione e contabilizzazione di tali indennizzi e quindi le Divisioni Movimento e Traffico continueranno a rivolgersi agli Uffici coi quali hanno avuto finora relazione.

Partite non costituenti indennizzi, da regolarsi a mezzo dei Conti correnti generali colle Ferrovie corrispondenti italiane ed estere.

Art. 20.

Il Servizio Centrale II provvede anche alla compilazione ed accettazione dei Conti Correnti per operazioni estranee al traffico, ferme restando tutte le norme e modalità vigenti in proposito secondo gli accordi intervenuti colle varie Amministrazioni interessate.

In detto conto corrente vengono comprese partite di varia natura, e più specialmente pei titoli di cui appresso:

a) spese di esercizio ed interessi di capitale delle stazioni e dei tronchi comuni;

b) noli veicoli in servizio cumulativo;

c) tassa erariale rispettivamente di spettanza degli Stati Italiano e Francese sui trasporti eseguiti sui tronchi Modane-Confine e Ventimiglia-Confine, nonchè le relative quote di pedaggio;

d) prestazioni diverse, fatte da una Amministrazione per conto dell'altra, quali ad esempio: prestazioni di personale, fornitura di gaz, olio, stampati, condotta di treni, avarie veicoli, smarrimento attrezzi di dotazione dei carri, ecc.

I Servizi e le Divisioni, tosto accordata o ricevuta l'autorizzazione per l'inscrizione di consimili partite in conto corrente con le Ferrovie estere, o colle Secondarie italiane, fanno luogo alle relative scritture con Mandato d'ordine, a credito o a debito del Conto fuori bilancio 68 — *Ferrovie rispettivamente debitrici o creditrici* ed al tempo stesso comunicano con la lettera Mod. *B*-209 al Servizio Centrale II gli estremi della partita, quelli della lettera di accettazione del debito, e quelli dell'emessa contabilità.

Tale procedimento deve essere seguìto anche per le partite che non siano state più sopra tassativamente specificate e che debbano pure essere comprese nei Conti correnti di cui si tratta, rimanendo sempre a carico degli Uffici che accendono le partite al suindicato Conto di renderne informato, il Servizio Centrale II con Mod. *B*-209.

Art. 21.

Per le Ferrovie Austriache, Meridionali e Stato, viene compilato un unico conto comprensivo tanto delle partite interessanti gl'indennizzi, quanto delle altre specificate al precedente articolo, da pareggiarsi nel modo indicato all'art. 16.

Art. 22.

A somiglianza di quanto è stabilito al precedente art. 19 a riguardo degli indennizzi, anche per le partite estranee al traffico nulla deve essere innovato nelle modalità oggi in vigore per quanto interessa le cessate gestioni.

Ordine di Servizio N. 193. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 156-1909).

A datare dal 15 luglio 1909 nella nomenclatura e classificazione annessa alla Parte Iª *B*, ristampata col 1° aprile 1909, del servizio diretto italo-germanico (23 Supplemento), deve cambiarsi in *p* la indicazione della serie *o* della eccezionale N. 1 (metalli), che figura nell'ultima colonna, per le seguenti voci: N. 995, 996, 998, 1000, 1002 e 1003 Materiale ferroviario, ecc., e N. 2677 e 2681 Veicoli ferroviari, ecc.

Ordine di Servizio N. 194. (Servizio XI).

Contratto Capitolato per l'esecuzione dei lavori di manutenzione del corpo stradale, dei fabbricati e delle opere di arte.

Nell'intendimento di limitare quanto più sia possibile l'esecuzione in economia dei lavori di manutenzione corrente del corpo stradale, delle opere d'arte e dei fabbricati, il Consiglio d'Amministrazione ha approvato lo schema di un Contratto-Capitolato Mod. *M*-86 per l'appalto di tali lavori.

Al contratto dovrà essere allegata apposita tariffa dei prezzi.

Si dovrà stipulare un contratto per uno o più tratti di linea o gruppo di linee, secondo la suddivisione delle singole Sezioni, l'entità delle opere da eseguirsi e le speciali condizioni locali.

Ciascuna divisione del mantenimento dovrà presentare al proprio Servizio centrale le proposte per la suddivisione degli appalti, gli schemi di Contratto-Capitolato e di tariffa, e per ciascun appalto una perizia sommaria dei lavori da eseguirsi in relazione agli stanziamenti del preventivo generale.

Ordine di Servizio N. 195 (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

---

Apertura all' esercizio della casa cantoniera di Ponte della Venturina.

Dal 3 giugno 1909 è stata aperta all'esercizio — in via di esperimento — la casa cantoniera di Ponte della Venturina al Km. 70 + 700 da Firenze della linea Bologna-Firenze fra le stazioni di Bagni della Porretta e Molino del Pallone, dalle quali dista rispettivamente Km. 3 e Km. 5.

La nuova casa cantoniera, che trovasi a destra della suddetta linea, è ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani e viene esercitata a mezzo di un guardiano con le norme in uso per le case cantoniere.

Essa distribuisce i biglietti di corsa semplice e quelli di andata e ritorno, ai prezzi o per le stazioni indicate nel prospetto allegato *A* e per i treni dei quali è prevista la fermata nell'orario.

La stazione di Bagni della Porretta è incaricata della scritturazione dei biglietti, bagagli e cani e del versamento del relativo importo.

Per le modificazioni da apportarsi al volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato », vedasi l'allegato *C* al presente Ordine di Servizio.

Ordine di Servizio N. 196. (Servizii VII e XI)

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Napoli

Attivazione del doppio binario sul tratto Nocera dei Pagani-Cava dei Tirreni e del nuovo bivio Codola.

Dalle ore 10 del giorno 25 luglio 1909 il servizio a doppio binario sulla linea Napoli-Brindisi verrà esteso al tratto Nocera dei Pagani-Cava dei Tirreni, attivandosi in pari tempo il nuovo bivio per Codola al Km. 36+703 da Napoli, i cui deviatoi saranno manovrati da un apparato centrale posto in apposita cabina alla progressiva Km. 36+730.

Contemporaneamente saranno apportate le seguenti modificazioni ai segnali di protezione.

Nocera dei Pagani: sostituzione di semafori agli attuali dischi aventi lo stesso valore, e cioè: verso Codola, semaforo di 1ª categoria a m. 153,50 dal Bivio, e preceduto dal corrispondente di terza a 1000 m.; verso Nocera Superiore, semaforo di 1ª categoria a m. 175 dal Bivio, e preceduto da quello di avviso a m. 960.

I detti semafori servono anche di protezione del Bivio Codola, il quale verso la stazione di Nocera dei Pagani, è protetto da un semaforo (a ponte) a due ali a m. 168 dall'asse del F. V. — lato Cava dei Tirreni — e che avrà il significato di segnale di partenza, comandando l'ala superiore ai treni per Nocera Superiore e l'altra ai treni per Codola

Nocera Superiore: il disco di seconda categoria — lato Nocera dei Pagani — verrà spostato a m. 830 dall'asse del fabbricato viaggiatori.

Cava dei Tirreni: il disco di 2ª categoria — lato Nocera Superiore — verrà portato a m. 758 dall'asse del F. V.

Il tratto Nocera dei Pagani-Bivio Codola sarà comune alle due linee Nocera dei Pagani-Codola e Napoli-Brindisi.

La Divisione interessata provvederà all'occorrente modificazione dell'orario attuale per coordinarlo al nuovo servizio.

Ordine di Servizio N. 197 (Servizi II, III, VII, e X).

Distribuito agli agenti delle classi 2, 3, 4, 5, 8, 9, 15, 26, 29 e 34.

Risarcimento dei danni per guasti arrecati alle carrozze.

A sensi dell'art. 11 delle Tariffe e condizioni dei trasporti sulle Ferrovie dello Stato (Parte I) tutti i danni e guasti arrecati alle carrozze debbono essere risarciti da chi ne è responsabile.

Allo scopo di uniformare il trattamento nei singoli casi e di evitare contestazioni, le indennità pei danni che più frequentemente possono avvenire, saranno da esigersi in base all'unita Tariffa.

Resta inteso che l'applicazione pura e semplice della tariffa, i cui prezzi non rappresentano che un parziale indennizzo del danno, dovrà essere fatta soltanto nei casi di mera accidentalità poichè qualora il danno arrecato alle carrozze fosse dovuto a deliberato proposito o colpevole trascuratezza, dovrà essere elevata contravvenzione a carico dei responsabili.

La Tariffa è valevole per le carrozze ordinarie (escluse quindi le carrozze *salons* ed assimilate). Le voci segnate con * riguardano esclusivamente le carrozze F. S.; le altre voci devono intendersi estensibili oltre che a queste ultime carrozze, anche a quelle appartenenti ad altre Amministrazioni, circolanti sulle Ferrovie dello Stato.

L'esazione deve essere fatta dai Capi stazione e le somme esatte devono essere versate alle Casse di giurisdizione fra gli introiti estranei al traffico, mediante emissione d'introito modello B-110 su cui dovrà essere indicato chiaramente e dettagliatamente il titolo dell'introito, come è stabilito dal Capitolo XIII dell'Istruzione N. 2-1906 di questa Direzione Generale (Servizio II).

Per guasti ad oggetti non compresi nella Tariffa, la somma da esigersi verrà stabilita per analogia.

Qualora in una carrozza tanto F. S. che di altra Amministrazione vi fosse un elenco degli oggetti fissi o mobili che la corredano coll'indicazione dei relativi prezzi, in caso di rottura o guasti di tali oggetti, si dovranno esigere dai responsabili i prezzi indicati nell'elenco.

In caso di dubbi o di contestazioni da parte dei viaggiatori le indennità indicate nell'annesso elenco saranno da esigersi dai viaggiatori stessi a titolo di deposito e la liquidazione definitiva sarà fatta in sede di controllo.

Tariffa per risarcimento dei danni casualmente arrecati alle carrozze.

Numero d'ordine	INDICAZIONE DEGLI OGGETTI ROTTI O DANNEGGIATI	Prezzo
	A) **Rotture o guasti ai vetri e specchi.**	
1	Una lastra di vetro ordinario, per ogni decimetro di larghezza o frazione di decimetro . . . . L. (La larghezza dei vetri ovali si misurerà nel diametro minore.	0.75
2	Una lastra di cristallo, per ogni decimetro di larghezza o frazione di decimetro . . . . »	1.20
3	Una lastra di vetro, senza telaio, di spessore eccezionale, per ogni decimetro di larghezza o frazione di decimetro . »	1.50
4	Un vetro di lucernario o finestra di ventilazione non superiore a cm. 20 di altezza, per ogni decimetro di larghezza o frazione di decimetro . . . . » (Per i vetri con altezza superiore a 20 cm. si applicherà il prezzo di cui al N. 1).	0.20
5	Uno specchio, per ogni decimetro quadrato o frazione di decimetro quadrato . . . . » (La superficie degli specchi ovali si calcolerà moltiplicando i due diametri).	0.25
	NB. — Hanno vetri di cristallo di cui al N. 2 le carrozze F. S. ABL$_l$ 651 a 661, AI$_z$ 18601 a 18612 BI$_z$ 28801 a 28819 ABI$_y$ 58616 a 58655, ABI$_z$ 59050 a 59085 ed in generale le carrozze estere adibite ai servizi diretti internazionali. I vetri senza telaio di spessore eccezionale di cui al N. 3, si trovano specialmente nelle carrozze delle Ferrovie Federali Svizzere SBB / CFF	
	B) **Guasti ai tiravetrine e bracciali.**	
6	Cinghia tiravetrine nelle carrozze di 1ª e 2ª classe.	
	a) di cuoio con guarnizione . . . . L.	9.40
	b) di cuoio senza guarnizione . . . . »	7.50
	c) la sola guarnizione . . . . »	1.90

Numero d'ordine	INDICAZIONE DEGLI OGGETTI ROTTI O DANNEGGIATI		Prezzo
7	Cinghia di cuoio nelle carrozze di 3ª classe	L.	5.00
8	Tiravetrine o bracciali di solo tessuto	»	1.90
9	Bracciali di tessuto con imbottitura di crino	»	7.50
10*	Tiravetrine in tessuto o in cuoio corti dei finestrini laterali	»	0.80
	***C*) Guasti ai tappeti, drappi-paravento (1) e fodere.**		
11	Tappeti di ogni specie, drappi-paravento (1) e fodere dei sedili e degli schienali quando il guasto è minimo. . .	»	2.50
12	Tappeti e drappi-paravento con guasti di una certa importanza tali da renderli inservibili:		—
	a) tappeti a pelo lungo . . . . (fino a 3 mq. di superf. qualunquesieno le dimens.)	L.	25.00
	b) tappeti di lana, feltro e drappi-paravento (fino a 3 mq. di superf. qualunquesieno le dimens.)	»	12.50
	c) tappeti di sughero . . . . (fino a 3 mq. di superf. qualunquesieno le dimens.)	»	12.50
	d) appoggiapiedi di cocco . . . . (fino a 3 mq. di superf. qualunquesieno le dimens.)	»	5.00
	Per una superficie maggiore ai 3 mq. il danno si calcolerà in base agli stessi prezzi. Avendosi per esempio un tappeto di lana di mq. $1.50 \times 2.80 =$ m. 4,2 l'indennizzo da esigersi sarà di L. $\frac{12.50 \times 4.2}{3} =$ L. 17.50.		
	***D*) Guasti alla stoffa ricoprente i sedili e gli schienali.**		
13	Per ogni sedile ad un posto, appoggiabraccia, appoggiatesta, o cuscino mobile.		
	a) se coperto in stoffa	L.	3.75
	b) se coperto in cuoio	»	7.50
14	Per ogni sedile (a più di un posto) o schienale:		
	a) se coperto in stoffa	»	15.00
	b) se coperto in cuoio	»	17.50
15*	Pizzi di cotone coprischienali.		
	a) per un posto solo.	»	2.25
	b) per due posti	»	4.50
	c) per tre posti	»	6.75

(1) Francese *brise-bise;* tedesco *Fenstermantel*

Numero d'ordine	INDICAZIONE DEGLI OGGETTI ROTTI O DANNEGGIATI	Prezzo
	E) **Guasti alle pareti, ai soffitti od al rivestimento delle porte.**	
16	Per guasti di poca importanza . . . . L.	2.50
17	Per guasti che importano il ricambio di tutto un pannello, e per ogni pannello . . . . »	18.75
	F) **Guasti alle tende e tendine a rullo.**	
18	Tende in tessuto gommato o tendine a rullo (stores) in seta:	
	a) se il guasto è riparabile . . . . L.	1.90
	b) se l'oggetto è stato reso inservibile . . . . »	7.50
19	Tende in tessuto di lana:	
	a) se il guasto è riparabile . . . . »	1.90
	b) se l'oggetto è stato reso inservibile . . . . »	5.00
20	Tende in tessuto di filo (cotone, lino, ecc.):	
	a) se il guasto è riparabile . . . . »	1.25
	b) se l'oggetto è stato reso inservibile . . . . »	2.50
21*	Guasto agli apparecchi a molla delle tendine equilib. . . »	1.25
	G) **Guasti ai portabagagli.**	
22	Una rete . . . . L.	3.75
23	Un'asta di sostegno della rete . . . . »	1.25
24	Un supporto della rete . . . . »	2.50
	H) **Guasti ai sottoindicati oggetti.**	
25	Una coppa di vetro per fanali interni . . . . L.	1.90
26	Una tendina per fanali interni . . . . »	1.90
27	Un braccetto di sostegno delle lampade dei divani . . . »	5.00
28*	Un globo per lampade elettriche faccettato o smerigliato . »	2.50
29	Un globo e coppa per veilleuse in vetro bianco o colorato. »	1.25
30	Una lampadina a incandescenza . . . . »	0.75
31*	Fanaletti a candela per illuminazione sussidiaria . . . . »	2.00

Numero d'ordine	INDICAZIONI DEGLI OGGETTI ROTTI O DANNEGGIATI		Prezzo
32*	Vetri dei fanaletti a candela	L.	0.25
33*	Candele steariche per i citati fanaletti	»	0.10
34	Un riflettore	»	1.00
35	Un catino dei gabinetti	»	12.50
36	Un cantero delle ritirate	»	25 00
37	Un coperchio od un sedile delle ritirate	»	3.75
38	Una brocca per acqua	»	3.75
39	Una bottiglia per acqua	»	3.15
40	Un bicchiere	»	0.60
41	Un termometro:		
	a) con montatura in metallo	»	1.90
	b) con montatura in legno	»	1.50
42	Una fotocromatografia, od una fotografia con vetro:		—
	a) formato grande	»	7.50
	b) formato piccolo	»	1.90
43	(Per le fotografie esistenti nelle carrozze F. S. si applica il prezzo di L. 7.50).		
44	Una sputacchiera	»	7.50
45	Un attaccapanni	»	1.25
6	Un raccoglicenere	»	1 90
47	Un vetro di riparo delle pareti	»	1.90
48	Un sedile o tavolino pieghevole:		
	a) per un guasto di poca entità	»	2.50
	b) se l'oggetto è reso inservibile	»	10.00
49	Un pitale	»	2.50
50	Un orinatoio	»	10.00
51	Un asciugamani	»	1.90
52	Un apparecchio distributore del sapone:		
	a) per un guasto di poca entità	»	2.50
	b) se l'oggetto è reso inservibile	»	15.00
53	*f*) **Per ogni insudiciamento interno od esterno di una vettura**	»	2.00
54	Se l'insudiciamento è di minima entità, a giudizio del capo treno e del capo stazione, la tassa può essere ridotta a	L.	1.00

Circolare N. 50. (Servizio VII e X).

Distribuita agli agenti delle classi 3, 4, 7 e 9

Frénatura dei treni speciali per viaggi di Sovrani e di alti personaggi.

Nei veicoli destinati a comporre i treni per viaggi di Sovrani e di alti personaggi non sempre vi è l'opportunità di collocare in via normale i frenatori in prossimità dei freni a mano che all'occorrenza ciascuno dovrebbe manovrare.

Nella considerazione che tali treni sono sempre scortati da funzionari e capi deposito e che le visite e prove del freno continuo vengono fatte con cura speciale in modo da avere buon affidamento che il freno stesso funzioni regolarmente, si ammette che soltanto il freno a mano del bagagliaio e quello del veicolo di coda vengano coperti, mentre gli altri frenatori — occorrenti in base alle norme in vigore per i treni con freno continuo — prenderanno posto nel bagagliaio od in altro veicolo di servizio che sarà loro indicato.

Nel caso in cui dovesse annullarsi per qualsivoglia motivo l'azione del freno continuo, questi ultimi frenatori andranno a coprire i freni a mano disponibili, tenendo conto, per quanto possibile — nella scelta dei veicoli — dei desideri che fossero su ciò espressi dal dirigente il viaggio, provvedendo poi a tenere del punto 8, paragrafo *c*) delle norme sulla frenatura dei treni di cui la prefazione generale, parte 1-*a*, del libro orario.

Non deve essere fatto assegnamento per la manovra dei freni a mano sull'opera di agenti non appartenenti alle F. S.

Circolare N. 51. (Servizio VIII).

1ª Appendice al « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete (Edizione 1° luglio 190[illegible] ».

E' stata pubblicata la 1ª Appendice al prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete (edizione 1° luglio 1908), la quale comprende le modificazioni ed ag-

giunte, avvenute nei servizi, negli impianti fissi e nelle distanze delle stazioni fino a tutto il 30 giugno 1909.

La detta Appendice verrà distribuita a cura dell'ufficio contabilità riassuntiva dei prodotti di Firenze e posta in vendita al pubblico nelle principali stazioni della Rete al prezzo di L. 0,10 per ogni esemplare.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Nel volume **Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato.** (Edizione luglio 1908) si dovrà: a pagina 77 aggiungere fra le stazioni di Resiutta e Rezzato il nome della stazione di Revere con le seguenti indicazioni:

Revere *	Bologna-Verona	*Firenze* (Sez. Bologna)	Bologna	60	V	B	G	A	O	V	B	S	—	T	F	1	6	1	30	—

a pagina 106 aggiungere fra Villapiana e Villarosa il nome della casa cantoniera di Villa Poma con le seguenti indicazioni:

Villa Poma * (casa cantoniera)	Bologna-Verona	Firenze (Sez. Bologna)	Bologna	60	V (6)	B (6)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

a pagina 133 sostituire la tabella 60 con quella sottoindicata:

Bologna										
3	*Bertalia*									
6	3	*Panigale Scala*								
9	7	4	*Calderara di Reno*							
12	10	7	4	**Tavernelle d'Emilia**						
17	15	12	9	5	*S. Giacomo di Martignone*					
19	17	14	11	7	3	*Poggio*				
21	19	16	13	9	5	3	**S. Giovanni in Persiceto**			
24	22	19	16	12	8	6	3	*Amola*		
28	26	23	20	16	12	10	7	4	*Crocetta*	
[illegible]	28	25	22	18	[illegible]	12	9	7	3	**Crevalcore**

38	36	33	30	26	22	20	17	15	11	8	3	**Camposanto**									
43	41	38	35	31	27	25	22	20	16	13	9	6	**S. Felice sul Fnnaro**								
46	43	41	37	34	30	27	25	23	19	16	11	8	3	*S. Biagio in Padule*							
47	45	42	39	35	31	29	27	25	20	18	13	10	5	2	*Mortizzuolo*						
50	47	45	41	38	34	31	29	27	23	20	15	13	7	5	3	**Mirandola**					
53	50	47	44	41	36	34	32	30	26	23	18	15	10	7	6	3	*Quarantoli*				
57	54	52	48	45	41	38	36	34	30	27	22	20	14	12	10	7	5	*Tramuschio*			
60	58	55	51	48	44	41	39	37	33	30	26	23	17	15	14	11	8	4	**Poggio Rusco**		
62	60	57	53	50	46	43	41	39	35	32	28	25	19	17	16	13	10	6	2	*Villa Poma*	
66	64	61	58	54	51	48	46	44	40	37	32	29	24	22	20	17	15	11	7	5	**Revere**

a pagina 232 inserire fra le stazioni di Resiutta e Rezzato il nome della stazione di Revere con le seguenti indicazioni:

Revere	19 - 141 - 29 - 15	1163	1177

a pagina 240 inserire fra Villalba e Villarosa il nome della casa cantoniera di Villa Poma con le seguenti indicazioni:

Villa Poma (casa cantoniera)	19 - 141 - 29 - 15	1159	1173

Allegato **B** *all'Ordine di servizio N. 191-1909.*

Linea ad esercizio economico Bologna-Poggio Rusco-Revere.

Tariffe per viaggiatori in servizio locale fra le stazioni del tronco Bologna-Poggio Rusco e quelle del tronco Poggio Rusco-Revere.

da	a	Chilometri	Andata sola		Andata e ritorno		Metà prezzo	
e viceversa			1ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	3ª cl
Bologna	*Villa Poma (C. C.)*.	62	3,50	1,50	—	—	(1,75)	(0,75)
Id.	**Revere**	66	3,50	1,50	4,50	2,50	1,75	0,75
Bertalia (C. C.) . . .	*Villa Poma (C. C.)*.	60	3.—	1,50	—	—	—	—
Id.	**Revere**	64	3,50	1,50	—	—	(1,75)	(0,75)
Panigale Scala (C. C.).	*Villa Poma (C. C.)*.	57	3.—	1,50	—	—	—	—
Id.	**Revere**	61	3,50	1,50	—	—	(1,75)	(0,75)
Calderara di Reno (C. C.)	*Villa Poma (C. C.)*.	53	3.—	1.—	—	—	—	—
Id.	**Revere**	58	3.—	1,50	—	—	(1,50)	(0,75)
Tavernelle d'Emilia. .	*Villa Poma (C. C.)*.	50	2,50	1.—	—	—	(1,25)	(0,50)
Id.	**Revere**	54	3.—	1.—	4.—	2.—	1.50	0,50
S. Giacomo di Martignone (C. C.).	*Villa Poma (C. C.)*.	46	2,50	1 —	—	—	—	—
Id.	**Revere**	51	3.—	1.—	—	—	(1,50)	(0,50)
Poggio (C. C.). . . .	*Villa Poma (C. C.)*.	43	2,50	1.—	—	—	—	—
Id.	**Revere**	48	2,50	1.—	—	—	(1,25)	(0,50)
S. Giovanni in Persiceto	*Villa Poma (C. C.)*.	41	2.—	1.—	—	—	(1.—)	(0,50)
Id.	**Revere**	46	2,50	1.—	3,50	1,50	1,25	0,50
Crocetta (C. C.) . . .	*Villa Poma (C. C.)*.	35	2.—	0,80	—	—	—	—
Id.	**Revere**	40	2.—	1.—	—	—	(1.—)	(0,50)
Crevalcore	*Villa Poma (C. C.)* .	32	1,50	0,80	—	—	(0,75)	(0,40)
Id.	**Revere**	37	2.—	0,80	2,50	1.—	1.—	0,40
Bolognina (C. C.). . .	*Villa Poma (C. C.)* .	28	1,50	0,60	—	—	—	—
Id.	**Revere**	32	1,50	0,80	—	—	(0,75)	(0,40)

da	*a*	Chilometri	Andata sola		Andata e ritorno		Metà prezzo	
e viceversa			1ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	3ª cl.
Camposanto	*Villa Poma (C. C.)* .	25	1.—	0,60	—	—	(0,50)	(0,30)
Id.	**Revere**	29	1,50	0,60	2.—	1.—	0,75	0,30
S. Felice sul Panaro .	*Villa Poma (C. C.)* .	19	0,80	0.50	—	—	(0,40)	(0,25)
Id.	**Revere**	24	1.—	0,60	1,50	0,80	0,50	0,30
S. Biagio in Padule (C.C.)	*Villa Poma (C. C.)* .	17	0,80	0,40	—	—	—	—
Id.	**Revere**	22	1,00	0,50	—	—	(0,50)	(0,25)
Mortizzuolo (C. C.) . .	*Villa Poma (C. C.)* .	16	0,80	0,40	—	—	—	—
Id.	**Revere**	20	1.—	0,50	—	—	(0,50)	(0,25)
Mirandola	*Villa Poma (C. C.)* .	13	0,60	0,30	—	—	(0,30)	(0,75)
Id.	**Revere**	17	0,80	0,40	1.—	0,60	0,40	0,20
Quarantoli (C. C.) . .	*Villa Poma (C. C.)* .	10	0,50	0,20	—	—	—	—
Id.	**Revere**	15	0,80	0,40	—	—	(0,40)	(0,20)
Tramuschio (C. C.) . .	*Villa Poma (C. C.)* .	6	0,30	0,10	—	—	—	—
Id.	**Revere**	11	0,50	0,20	—	—	(0,25)	(0,10)
Poggio Rusco	*Villa Poma (C. C.)* .	2	0,20	0,10	—	—	—	—
Id.	**Revere**	7	0,30	0,10	0,50	0,20	0,20	—
Villa Poma (C. C.) . .	**Revere**	5	0,20	0,10	—	—	—	—

Avvertenze.

Biglietti di andata e ritorno. — Valgono soltanto per il giorno in cui sono rilasciati.

Biglietti a metà prezzo. — Si rilasciano soltanto ai ragazzi, e come tali si considerano quelli di statura da m. 0,90 a m. 1,15 che viaggiano accompagnati da persone adulte, nonchè ai conduttori di bestiame.

I prezzi tra parentesi valgono solamente per i ragazzi dalle stazioni alle Case cantoniere e non viceversa.

I prezzi suddetti comprendono l'imposta erariale del 2,50 %, nonchè la tassa di bollo del 0,50 %.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 195-1909.*

Prezzo dei biglietti in distribuzione alla casa cantoniera di *Ponte della Venturina.*

Casa cantoniera	Linea a cui appartiene	Stazioni per le quali distribuisce i biglietti	Prezzi dei biglietti di corsa semplice 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	andata ritorno 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	Stazione incaricata della scritturazione e versamento
Ponte della Venturina	Bologna-Firenze	Bologna	7.25	5.10	3.30	—	—	—	Bagni della Porretta
		Borgo Panigale	6.70	4.70	3.05	—	—	—	
		Casalecchio di Reno	6.10	4.30	2.80	—	—	—	
		Pontecchio	5.55	3.90	2.55	—	—	—	
		Sasso	5.05	3.55	2.30	—	—	—	
		Marzabotto	4.15	2.90	1.90	—	—	—	
		Pioppe di Salvaro	3.45	2.45	1.60	—	—	—	
		Vergato	2.85	2.—	1.35	—	—	—	
		Riola	1.80	1.30	0.85	—	—	—	
		Bagni della Porretta	0.40	0.30	0.25	0.60	0.45	0.30	
		Molino del Pallone	0.65	0.50	0.35	0.95	0.70	0.45	
		Pracchia	1.60	1.15	0.75	2.35	1.65	1.10	
		Corbezzi	2.40	1.70	1.10	—	—	—	
		Piteccio	3.10	2.20	1.45	—	—	—	
		Vaioni	3.80	2.65	1.75	—	—	—	
		Pistoia	4.50	3.15	2.05	6.65	4.65	3.05	

Allegato **B.**

Distanze dalla casa cantoniera di *Ponte della Venturina* alle stazioni della linea *Bologna-Pistoia-Livorno-Firenze.*

STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.	STAZIONI	Km.
Bologna	62	Pistoia	38	Bagni di S. Giuliano	96
Borgo Panigale	57	Pontelungo	40	Pisa C. e Porta Nuová	105
Casalecchio di Reno	52	Serravalle Pistoiese	43	Pisa Porta Fiorentina	107
Pontecchio	47	Pieve Monsummano	50	Tombolo	115
Sasso	43	Bagni di Montecatini	51	Livorno S. Marco	121
Marzabotto	35	Borgo a Buggiano	55	Livorno Torretta	124
Pioppe di Salvaro	29	Pescia	58	Livorno Marittima	126
Vergato	24	Montecarlo S. Salvatore	63	Montale Agliana	46
Riola	15	Altopascio	68	Prato	54
Bagni della Porretta	3	Porcari	72	Calenzano	59
Molino del Pallone	5	Tassignano	76	Sesto Fiorentino	63
Pracchia	13	Lucca	81	Castello	67
Corbezzi	20	Montuolo	87	Rifredi	69
Piteccio	26	Ripafratta	90	Firenze S. M. N.	72
Vaioni	32	Rigoli	93	Firenze Porta al Prato	75

Allegato C.

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (ediz. 1° luglio 1908) si dovrà:

a pag. 72, aggiungere fra le stazioni di Pontedecimo e Pontedera la Casa cantoniera di *Ponte della Venturina* con le seguenti indicazioni:

Ponte della Venturina (casa cantoniera)	Bologna-Pistoia Firenze	Firenze (Sez. Bolog.)	Firenze	63	F^6	B^6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

a pag. 136 (tabella 63), inserire il nome della Casa cantoniera di *Ponte della Venturina* fra le stazioni di Bagni della Porretta e Molino del Pallone colle distanze risultanti dal prospetto allegato B.

a pag. 232, dopo la stazione di Pontedecimo inserire il nome della Casa cantoniera di *Ponte della Venturina* con le seguenti indicazioni:

Ponte della Venturina (Casa cantoniera)	60.117.30.15	1079	1193

trario al presente Ordine di Servizio, essi dovranno essere assoggettati alle disposizioni del Regolamento per i carri privati.

Si rammenta in ispecial modo che, essendo destinati esclusivamente ai trasporti da e per gli Zuccherifici, tali carri non dovranno essere per nessun motivo utilizzati dalle stazioni per altri trasporti che non siano quelli della Fabbrica cui sono assegnati, nemmeno nei loro viaggi a vuoto.

2° Consegna e riconsegna dei carri. — La consegna dei carri alle Società esercenti gli Zuccherifici, avrà luogo nelle stazioni e nei giorni che saranno indicati e stabiliti di comune accordo con le Società esercenti gli Zuccherifici; essa potrà avvenire anche in stazioni che non siano quelle a contatto con la Fabbrica di zucchero.

La consegna anche parziale dei carri alle Fabbriche risulterà da apposito verbale Mod. *G*-181 redatto in quattro esemplari a cura della stazione che fa la consegna e firmato dai Rappresentanti della ferrovia e degli zuccherifici. Uno degli esemplari rimarrà alla Società ricevente, e gli altri saranno spediti, in giornata, raccomandati; uno alla Divisione Movimento e Traffico, l'altro alla Delegazione Circolazione Veicoli nella giurisdizione della quale la stazione è compresa, ed il quarto, al Controllo Prodotti P. V. in Torino.

Le Delegazioni Circolazione Veicoli, dopo presane nota, li invieranno sollecitamente di volta in volta, all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma.

I singoli verbali dovranno indicare esattamente la marca, la serie, il numero dei carri e la portata in tonnellate (indicata sui longaroni) di ciascun carro.

Si fa speciale raccomandazione per ciò che riguarda la indicazione della portata e della data di consegna, essendo su ciò essenzialmente basati il computo delle tasse di trasporto, la liquidazione della tassa fissa e quella di nolo.

Nel caso si preveda di non poter consegnare i carri o parte di essi a qualche fabbrica, alla data prestabilita, dovrà esserne dato avviso 8 giorni prima alla fabbrica stessa a cura delle Divisioni Movimento e Traffico o delle Sezioni di Movimento indicando approssimativamente l'epoca nella quale avverrà la consegna.

La restituzione, anche parziale, dei carri dalle fabbriche

dello zucchero alla Ferrovia, avvenga essa per guasti o per cessato bisogno, si effettuerà nella stazione a contatto con la fabbrica di zucchero od in quella ove ebbe luogo la consegna e ciò mediante verbale Mod. *G*-181*a* steso in triplo esemplare, uno dei quali rimarrà alla Società che restituisce i carri e gli altri saranno spediti in giornata in piego raccomandato, alla Delegazione Circolazione Veicoli e alla Divisione Movimento e Traffico.

Le Delegazioni Circolazione Veicoli, appena presane nota, li spediranno all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma.

In detti Verbali di consegna e di riconsegna, dovranno pure risultare gli eventuali guasti e le mancanze accertate ai carri stessi nei modi consueti.

3° Spedizioni di carri vuoti. — I carri vuoti verranno trasportati gratuitamente nei loro percorsi per andare a prendere carico, e la loro spedizione si farà dalle stazioni dietro presentazione, da parte della Società concessionaria, di regolare lettera di porto, nella quale sarà indicato dove ed a chi i carri vuoti sono destinati. Con una stessa lettera di porto non può essere spedito più di un carro. Sulle lettere di porto dovrà figurare la dicitura « *Convenzione speciale* ».

Verificandosi inutili percorsi a vuoto, per fatto della fabbrica dello zucchero, sarà dovuta alla Ferrovia la tassa di L. 0,05 per carro e per chilometro.

Qualora, quindi, una stazione venisse invitata, per telegramma od a mezzo di lettera, dalla Ditta alla quale i carri sono noleggiati, a *rispedire altrove* dei carri *giuntile vuoti*, essa ne effettuerà la spedizione, ne stenderà rapporto del fatto, indicandovi la provenienza dei carri vuoti, la loro ulteriore destinazione, i dati relativi alla disposizione ricevuta dalla Ditta e gli estremi dei moduli con cui rispedì i carri stessi.

Le stazioni non dovranno accettare disposizioni verbali per la *rispedizione altrove* di carri giunti vuoti.

Tali rapporti dovranno essere inviati alla Divisione Movimento e Traffico competente ogni domenica, in piego raccomandato, e la detta Divisione ne darà comunicazione all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma per i conseguenti addebiti da fare agli zuccherifici.

Anche le spedizioni, eventualmente autorizzate a passare

di veicoli vuoti assegnati agli zuccherifici sulle linee di altre Amministrazioni, dovranno effettuarsi con lettera di porto ordinaria da presentarsi dagli zuccherifici, ed esenti da tassa, come si pratica per i carri di costruzione speciale di proprietà privata.

4° Spedizione dei carri carichi - Etichette. — Le spedizioni dei carri carichi sono regolate dalle norme ordinarie di tariffa, e quindi gli Zuccherifici debbono presentare regolare lettera di porto con la leggenda « *Convenzione speciale* », e le stazioni applicheranno ai carri stessi le etichette prescritte per le spedizioni ordinarie.

Agli zuccherifici è data però facoltà di fare applicare ai carri delle etichette colorate per distinguere le diverse provenienze delle barbabietole, ma in modo che le etichette stesse non ricoprano alcuna delle altre indicazioni esistenti sui carri.

5° Tassazione dei trasporti. — Ai trasporti eseguiti da e per le fabbriche di zucchero con i carri ad essi assegnati, verranno applicate le tariffe e condizioni in vigore per il genere dei trasporti stessi, notando che agli effetti del punto I comma *c*) dell'art. 107 delle tariffe, i carri in questione dovranno essere considerati come richiesti della portata che su di essi è segnata.

6° Facoltà di eseguire le spedizioni delle barbabietole, dei residui e della calce di defecazione, in porto assegnato. — È accordato alle Ditte proprietarie degli zuccherifici di eseguire in porto assegnato le spedizioni di barbabietole e dirette alle rispettive fabbriche caricate nei carri assegnati alle medesime, alla condizione però che nelle lettere di porto le Ditte stesse risultino contemporaneamente come mittenti e come destinatarie.

Parimenti è concesso alle Ditte proprietarie degli Zuccherifici di eseguire in porto assegnato le spedizioni, a chiunque dirette, di fettuccie e di calce di defecazione provenienti dalle Fabbriche.

Le fabbriche potranno ricevere merci anche con carri non assegnati, ma in tali casi, il mittente non dovrà essere la fabbrica stessa e le stazioni esigeranno che le spedizioni di barbabietole, fettuccie e calce di defecazione, trasportate con carri ordinari, vengano effettuate in porto affrancato.

7° Disposizioni per sollecitare i trasporti. — I trasporti dei carri carichi di barbabietole, di fettucce e di calce di defe-

cazione, nonchè quelli vuoti che sono inviati a prendere carico, devono essere eseguiti il più sollecitamente possibile. A tale scopo le Divisioni di Movimento e Traffico, prendendo anche accordi fra di loro quando ne sia il caso, provvederanno in tempo utile a disciplinare la composizione dei treni, e, se occorre a specializzarne qualcuno, in modo da evitare manovre, ed incagli alle stazioni di transito a ritardi nell'inoltro.

I carri dovranno essere riuniti in gruppi ed inoltrati con determinati treni merci. Si potranno inoltrare coi treni viaggiatori nel solo caso che una linea od un tratto di linea non siano serviti da treni merci, ma anche in questo caso, i treni da utilizzarsi per l'inoltro, dovranno essere stabiliti preventivamente dalle Divisioni Movimento e Traffico, col criterio di evitare, nei limiti del possibile, manovre e soste ai transiti.

Alle fabbriche dovrà comunicarsi l'orario dei treni fissati per l'inoltro dei carri carichi e vuoti, affinchè possano regolare il loro lavoro in relazione all'arrivo ed alla partenza dei carri.

8° Arrivo delle spedizioni di barbabietole. — Avvisi agli zuccherifici. — Consegna dei carri e dei documenti. — Consegna di carri carichi di fettuccie e calce di defecazione. — Le spedizioni in arrivo delle barbabietole, devono essere partecipate alle fabbriche mediante regolare lettera di avviso e non si dovranno assolutamente consegnare i carri carichi, se prima non ebbe luogo il regolare svincolo della merce.

Le ore di consegna dei carri carichi, come dei carri vuoti, dovranno risultare da apposito fascicolo formato con moduli *G*-132 (F. S.), oppure *F*-781 (ex R. A.) o 364-*B* (ex R. M.), sui quali la stazione ritirerà di volta in volta, e per ogni consegna e riconsegna, la firma dell'Agente della fabbrica, che all'uopo sarà stato da questa preventivamente delegato.

Per la consegna dei carri carichi di fettuccie e calce di defecazione valgono le norme ordinarie.

9° Tasse di sosta. — Non sono soggetti ad alcuna tassa di sosta i carri noleggiati alle Ditte per tutto il tempo che essi rimangono nelle loro fabbriche, e quando giacciono vuoti nelle nostre stazioni.

Per le soste, oltre i termini di tempo per il carico e lo scarico stabiliti dagli articoli 69 e 117 delle tariffe, dei carri

assegnati alle Ditte e che giacciono carichi nelle stazioni della Rete dello Stato, in attesa del compimento del carico o della presentazione dei documenti per la spedizione, nonchè di quelli, pure carichi, spediti dalle fabbriche di zucchero e che sostano nelle stazioni in attesa dello scarico, sarà applicata la tassa di L. 5 per carro e per giorno indivisibile.

Per le soste, invece di carri assegnati alle Ditte, carichi di merci destinate agli zuccherifici e giacenti nelle stazioni a cui questi sono allacciati, od in altre della Rete dello Stato, intermedie fra la stazione di spedizione e quella di destinazione, per causa delle Ditte stesse, e cioè perchè queste non possono ricevere i carri in questione nelle loro fabbriche, o per altre cause estranee alla Ferrovia, sarà applicata la tassa di L. 2,50 per carro, se le soste non sono superiori a 12 ore e quella suddetta di L. 5 per carro e per giorno indivisibile, se le soste sono superiori a ore 12.

Per l'applicazione, la riscossione, l'addebitamento, ecc., di tali tasse, valgono le norme ordinarie per le spedizioni, in arrivo o in partenza, sostanti nelle stazioni oltre i limiti fissati.

Prima dell'applicazione di queste ultime tasse devono essere contestate agli zuccherifici, e per essi ai loro rappresentanti, le soste alle quali le tasse in questione si riferiscono.

A tale scopo la stazione, cui fa capo la fabbrica, segnerà in apposito libro tutti i carri carichi giacenti in essa, o fatti trattenere nelle precedenti stazioni per evitare ingombri, carri che la fabbrica ha dichiarato di non poter ricevere. Detto libro è da presentarsi al rappresentante dello zuccherificio, affinchè ne prenda nota e convalidi la contestazione fatta con la dichiarazione che i carri non possono essere ricevuti. Se il rappresentante si rifiutasse di rilasciare tale dichiarazione, il Capo stazione farà una annotazione nel libro, constatante il rifiuto opposto, annotazione che varrà come prova irrefragabile dell'impedimento opposto dalla fabbrica al ricevimento dei carri.

La contestazione in discorso deve essere fatta non appena cominciano le soste nella stazione allacciata, o quando questa ha avuto sicura notizia dei carri trattenuti nelle precedenti stazioni

Per la decorrenza delle soste valgono le seguenti norme

a) per i carri trattenuti nelle precedenti stazioni, dal mo-

mento in cui furono trattenuti, fino all'ora reale del loro proseguimento;

b) per i carri giacenti nella stazione allacciata: dal momento in cui il carro è pronto alla consegna, fino all'ora in cui venne effettivamente consegnato.

Le stazioni allacciate alle fabbriche si metteranno in relazione con le altre interessate, per avere i dati loro occorrenti per il computo delle accennate soste.

10° RESPONSABILITÀ IN CASO DI AVARIE ALLE MERCI. — TRASBORDI. — L'Amministrazione Ferroviaria non risponde delle avarie alle merci destinate o provenienti dalle fabbriche di zucchero, a meno che non siano imputabili a colpa diretta del proprio personale; del pari non avrà responsabilità alcuna per i cali naturali e per i danni provenienti dai trasbordi, qualunque sia la causa dei medesimi, nonchè per le avarie alla merce causate da ritardata resa. Dovranno però sempre farsi nei modi prescritti, tanto nelle stazioni quanto negli stabilimenti allacciati, gli accertamenti relativi alle avarie, agli ammanchi ed altre eventuali irregolarità nei trasporti, avendo speciale cura di far sempre risultare la causa dell'irregolarità, e che il trasporto è stato effettuato in base a *Convenzione speciale.*

11° RITARDATA RESA DELLE MERCI E DEI VEICOLI. — Agli effetti degli indennizzi per ritardo della consegna della *merce*, i termini di resa saranno prorogati di tre giorni, come alle condizioni per l'applicazione della Tariffa locale, 220.

L'Amministrazione Ferroviaria, non corrisponderà invece alcun indennizzo per eventuali ritardi relativi ai *veicoli*, tanto a vuoto quanto a carico.

12° AVARIE E RIPARAZIONI AI CARRI. — Le ditte sono responsabili dei danni subìti dai carri entro le fabbriche dello zucchero. Perciò le stazioni all'atto della consegna e riconsegna dei carri alle fabbriche, procederanno in contradditorio e col concorso del Verificatore nelle stazioni sedi di personale di verifica, alla constatazione delle eventuali avarie, le quali dovranno essere descritte a tergo dell' apposito Mod. *G*-132 (F. S.).

Il Servizio X provvederà poi, colle modalità in uso, per l'addebito agli zuccherifici, delle riparazioni dei guasti ad essi imputabili.

Qualora si dovesse togliere dalla circolazione a cagione di guasti comunque verificatisi, dei carri tanto carichi che vuoti, i Verificatori dovranno applicare le etichette prescritte dal caso per l'invio in riparazione, e dovranno darne immediato avviso al Capo della stazione a mezzo dell'apposito tagliando annesso alla matrice delle etichette, ritirando la firma di ricevuta.

Rilevandosi il guasto in stazione che non sia quella di contatto con la fabbrica, il Capo stazione dovrà darne subito avviso alla stazione in contatto con lo zuccherificio cui i carri sono assegnati.

I carri guasti, che si possono riparare subito sui binari, non si sostituiranno nè dovranno quindi considerarsi come tolti dalla circolazione.

Per i carri guasti che debbono inviarsi alle Officine od alle Squadre di Rialzo, queste provvederanno anzitutto alla cancellazione delle scritte relative alla specializzazione dei carri ed il Capo stazione farà subito le pratiche necessarie per la pronta sostituzione dei carri guasti con altri della medesima portata, e per l'applicazione a questi ultimi della scritta di specializzazione come è detto all'art. 1.

Di queste eventuali sostituzioni la stazione dovrà informare la Fabbrica dello zucchero.

In tali casi si dovrà procedere precisamente come è detto al punto 2° del presente Ordine di Servizio e cioè, alla redazione ed invio del verbale di riconsegna Mod. *G*-191 *a*, pei carri ritirati, e del verbale di consegna Mod. *G*-181, per quelli assegnati alla Fabbrica in loro sostituzione.

13° ORARIO DI APERTURA E DI CHIUSURA DEI CANCELLI NEGLI SCALI. — Nelle stazioni di spedizione delle barbabietole e in quelle cui fanno capo le fabbriche di zucchero, si potrà, a giudizio degli Ispettori di Riparto, convenientemente anticipare l'orario di apertura e posticipare quello di chiusura dei cancelli, per facilitare il carico, lo scarico ed il sollecito inoltro dei trasporti.

14° DEPOSITO DI BARBABIETOLE NELLE STAZIONI IN ATTESA DEL CARICO. — In caso di bisogno, riconosciuto dalle Divisioni Movimento Traffico, queste potranno concedere che le barbabietole vengano depositate, senza pagamento di sosta, nei piaz-

ziali delle stazioni in attesa del carico; ciò però senza responsabilità alcuna per l'Amministrazione Ferroviaria, e quando la concessione non porti disturbo al regolare servizio della stazione.

15° PESATURA DEI CARRI. — Per le pesature dei carri entro le fabbriche, valgono le norme che regolano tali concessioni, e cioè quelle di cui all'art. 40 del « Capitolato per l'impianto e l'esercizio dei binari d'allacciamento ». Edizione 1908.

16° FORNITURA AGLI ZUCCHERIFICI DI ALTRI CARRI. — I carri eventualmente richiesti dalle fabbriche di zucchero per trasportare delle merci non contemplate nel presente Ordine di Servizio, dovranno essere forniti in base alle disposizioni e con le norme ordinarie; come pure in base a dette disposizioni e norme, le fabbriche di zucchero potranno utilizzare i carri non specializzati che siano stati loro consegnati carichi.

17° LIQUIDAZIONE DEI CONTI ED INDENNIZZI. — All'atto della consegna dei carri, o gruppo di carri, agli incaricati delle fabbriche, il capo della stazione ove si effettua la consegna stessa, dovrà esigere dai medesimi una tassa fissa di L. 20 per ogni carro, aumentata di L. 7,50 per ogni tonnellata in più pei carri superiori alle 12 tonnellate.

Le Divisioni di Movimento e Traffico, sono tenute a dare preventive ed opportune disposizioni alle stazioni per l'incasso e pel versamento degli importi di cui trattasi, accertando la loro esattezza ed effettuandone la regolarizzazione contabile.

Completata la consegna dei carri assegnati a ciascuna fabbrica, le Divisioni del Movimento e Traffico indicheranno per norma al Servizio Centrale VII l'ammontare delle singole riscossioni, distinte per fabbrica, state fatte dalle stazioni per tale titolo.

I conti pel nolo dei carri, saranno mensilmente trasmessi, dal Servizio Centrale VII, direttamente ai Capi delle stazioni in contatto con le diverse fabbriche di zucchero, i quali cureranno subito la riscossione degli importi e li verseranno in giornata a cassa nei modi d'uso.

Trascorsi 5 giorni dalla presentazione del conto senza che la fabbrica lo abbia liquidato, il Capo stazione dovrà avvertire telegraficamente il Servizio VII.

L'addebito alle fabbriche degli inutili percorsi dei carri a

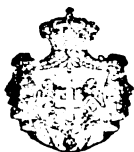
vuoto, di cui al punto 3°, del presente Ordine di Servizio, sarà compreso nel conto di nolo.

L'addebito alle Ditte per avarie ai carri di cui al punto 12°, dovrà essere fatto a cura del Servizio X.

Le tasse di sosta dei carri carichi di cui al punto 9°, saranno dalle stazioni riscosse ed addebitate con le norme ordinarie adottate in simili casi.

Le disposizioni speciali, di cui al presente Ordine di Servizio, riguardano esclusivamente i trasporti di barbabietole eseguiti con carri assegnati in noleggio agli zuccherifici. Non sono perciò applicabili alle spedizioni effettuate con carri non noleggiati, ma per queste valgono le disposizioni ordinarie comuni a tutti gli altri trasporti, non esclusa la preventiva domanda dei carri con la specificazione della loro portata: Art. 107 delle vigenti tariffe.

Si raccomanda vivamente alle Divisioni Movimento e Traffico, di provvedere all'esatto e completo adempimento delle disposizioni contenute in questo Ordine di Servizio. Si interessano poi particolarmente gli Ispettori di riparto ed i Controllori del Materiale e quelli del Traffico alla maggiore sorveglianza affinchè le stazioni abbiano ad attenersi strettamente alle disposizioni stesse, ed in particolare modo a quelle circa il carico dei carri, e l'applicazione delle tasse di porto e di sosta, di cui agli art. 5 e 9.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO II - N. 30.

29 LUGLIO 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali. Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, Luglio 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-77.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*.

Per memoria.

R. DECRETO *n. 113 del 10 giugno 1909 che approva alcune modificazioni alle tariffe e condizioni dei trasporti delle merci a piccola velocità* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429;
Udito il Consiglio generale del traffico;
Sentito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i Lavori pubblici, d'accordo coi Ministri Segretari di Stato pel tesoro e per l'agricoltura, industria e commercio;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate le modificazioni risultanti dall' unito prospetto (2), vistato d'ordine Nostro dai ministri proponenti, alle « *Tariffe* e condizioni dei trasporti delle merci a piccola velocità », di cui alla legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), allegati *D* ed *E* e successive varianti.

Tali modificazioni entreranno in vigore, in via di esperimento per un anno, dal 1° luglio 1909.

Art. 2.

Il presente decreto dopo l' anno di esperimento, quando

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno n. 162, del 13 luglio 1909.
(2) Il prospetto trovasi allegato all'Ordine di Servizio N. 209-1909.

non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 10 giugno 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI
BERTOLINI
CARCANO
COCCO-ORTU.

Visto, *Il Guardasigilli:* ORLANDO.

Legge *n. 477 dell'11 luglio 1909, che approva la convenzione relativa alla liquidazione dei debiti della Società delle strade ferrate meridionali in dipendenza della riconsegna del materiale rotabile e di esercizio della rete adriatica* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

E' approvata l'annessa Convenzione stipulata in data 9-11 giugno 1909 fra i ministri dei lavori pubblici e del tesoro da una parte e la Società italiana per le strade ferrate meridionali dall'altra, per la liquidazione di crediti dello Stato dipendentemente dalla cessazione del contratto della rete adriatica.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 11 luglio 1908.

VITTORIO EMANUELE.

Bertolini
Carcano.

Visto: *Il Guardasigilli:* Orlando.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* N. 167, del 19 luglio 1908.

CONVENZIONE

relativa alla liquidazione dei debiti della Società delle strade ferrate meridionali in dipendenza della riconsegna del materiale rotabile e di esercizio della rete adriatica in relazione ai patti contenuti nel 3° e 4° comma dell'art. 9 della Convenzione 26 marzo 1906.

Premesso che in seguito ad accordi intervenuti fra il R. Governo e la Società italiana per le strade ferrate meridionali allo scopo di mettere termine alle operazioni di riconsegna del materiale rotabile e di esercizio dell'ex rete adriatica, fu affidato a funzionari del Ministero dei Lavori pubblici e del Tesoro da una parte e della detta Società dall'altra, l'incarico di trattare per definire possibilmente, senza ulteriore intervento delle Commissioni previste dal capitolato di esercizio della rete adriatica, tutto quanto rispetto al materiale rotabile e di esercizio era stato alle Commissioni stesse deferito dal detto Capitolato e dall'ultimo comma dell'art. 9 della Convenzione 26 marzo 1906, e di stabilire anche il debito della Società in relazione al comma 3° dello stesso articolo 9 della predetta convenzione; che in base al risultato delle dette trattative le due parti hanno riconosciuto l'opportunità di stipulare apposita convenzione per la definizione delle pendenze relative agli argomenti di cui sopra.

Fra le LL. EE. i ministri dei lavori pubblici e del tesoro nelle persone dei signori avv. prof. comm. Pietro Bertolini e avv. comm. Paolo Carcano, contraenti in nome dello Stato, da una parte

ed

il sig. ing. comm. Secondo Borgnini, quale Direttore generale e legale rappresentante della Società Italiana per le strade ferrate meridionali (anonima con sede in Firenze) dall'altra parte, si è convenuto e si conviene quanto segue:

Art. 1.

I debiti della Società delle strade ferrate meridionali verso il Governo in dipendenza della riconsegna del materiale rotabile e di esercizio dell'ex rete adriatica, nonchè di quanto è sta-

bilito all'art. 9, comma 3° e 4°, della Convenzione 26 marzo 1906, sono accertati e liquidati nelle seguenti cifre:

a) L. 2,700,000 (due milioni settecento mila) per perdite o deprezzamento del materiale di esercizio consegnato in dotazione della rete adriatica al 1° luglio 1885 e di quello acquistato successivamente nel ventennio dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1905 coi fondi dello Stato;

b) L. 12,026,500 (dodici milioni ventisei mila cinquecento) per deprezzamento mancanze e riparazioni del materiale rotabile della rete adriatica alla riconsegna;

c) L. 1,000,000 (un milione) per il servizio al saggio del 3,65 per cento dei capitali spesi per le opere e provviste di cui al 2° comma dell'art. 9 della Convenzione 26 marzo 1906 approvata con la legge 15 luglio 1906, N. 324, e per il materiale rotabile e di esercizio di cui al 4° comma dell'articolo stesso.

Art. 2.

La Società autorizza il Governo a trattenere una somma corrispondente all'ammontare dei suddetti debiti, sui suoi crediti dipendenti tanto dal contratto di esercizio della rete adriatica approvato con la legge 27 apprile 1885, N. 3048, quanto dalla Convenzione di riscatto delle strade ferrate meridionali approvata con la legge 15 luglio 1906, N. 324.

Art. 3.

Resta così definita qualunque questione fra il Governo e la Società in ordine a quanto forma oggetto della presente Convenzione.

Art. 4.

La spese della presente Convenzione, nei sensi degli articoli 44 del capitolato annesso alla Convenzione 25 agosto 1862 e 12 della convenzione 26 marzo 1906 approvata con la legge 15 luglio 1906, N. 324, sono a carico della Società.

Art. 5.

La presente Convenzione, già autorizzata dal Consiglio di amministrazione della Società con deliberazione 15 aprile 1909, non avrà effetto se non sarà stata approvata per legge.

Fatto in doppio originale.

Roma, 9 giugno 1909.

Il Ministro dei Lavori Pubblici
PIETRO BERTOLINI.

Il Ministro del Tesoro
PAOLO CARCANO

Firenze, 11 giugno 1909.

Il Direttore Generale della Società Italiana per le strade ferrate meridionali
SECONDO BORGNINI.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il Ministro dei Lavori Pubblici
P. BERTOLINI.

Il Ministro del Tesoro
CARCANO.

Ordine di Servizio N. 198 (Servizi VII e XI).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7

Protezione della fermata di Bazzana e del vicino passaggio a livello della strada provinciale Nizza-Alessandria.

Per la protezione della fermata di Bazzana al km. 75 + 089 e del vicino P. L. al km. 75 + 064 della linea Genova-Ovada-Asti verranno attivati dalle ore 8 del 25 luglio 1909, due segnali a disco, piccolo modello, situati entrambi a sinistra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dall'asse del F. V., di m. 825 quello verso Mombaruzzo, e di m. 976 quello verso Nizza–Monferrato.

Detti segnali avranno lo stesso significato di quelli a protezione dei passaggi a livello, di cui l'art. 56 del Regolamento sui segnali e come gli stessi saranno normalmente disposti a via impedita.

Ordine di Servizio N. 199. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 ed al personale delle gestioni

Apertura all'esercizio del tronco Breno-Edolo della linea Iseo-Edolo ed estensione allo stesso del servizio cumulativo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 1-1909)

A datare dal 4 Luglio 1909 si è aperto all'esercizio il tronco da Breno ad Edolo col quale è venuta a completarsi la linea Iseo-Edolo, esercitata dalla Società Nazionale di Ferrovie e Tramvie.

Dal 1° agosto p. v. viene quindi esteso al detto tronco Breno-Edolo il servizio cumulativo pei trasporti di viaggiatori,

bagagli, cani, giornali, merci, veicoli, bestiame, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, già esistente col tronco Iseo-Breno, sotto l'osservanza di tutte le condizioni e norme di cui all'ordine di Servizio N. 1-1909.

Elenco delle stazioni della linea Iseo-Edolo e relative distanze dalla stazione di Iseo, servizi cui sono abilitate ed impianti fissi di cui sono provviste. — Le stazioni dell'intiera linea Iseo-Edolo, le rispettive distanze dalla stazione di Iseo, nonchè le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate ed agli impianti fissi di cui sono provviste risultano dall'unito elenco, il quale sostituisce l'allegato *A* all'Ordine di Servizio N. 1-1909 suaccennato.

Corrispondenze per viaggiatori, bagagli e cani. — Le corrispondenze per viaggiatori in servizio cumulativo a tariffa ordinaria, tanto di corsa semplice che di andata e ritorno risultano, coi relativi prezzi, dal prospetto allegato *B*.

Le corrispondenze ammesse al servizio cumulativo per i bagagli (a tariffa ordinaria) e per i cani sono le medesime abilitate a tale servizio pei viaggiatori.

Le quote relative al percorso della linea Iseo-Edolo da applicarsi ai trasporti di bagagli e cani per le nuove stazioni ammesse al servizio cumulativo sono le seguenti:

da ISEO a	Km.	BAGAGLI											Cani
		chilogrammi										Oltre Kg. 100 Prezzi per ton. (*)	Prezzi per capo (*)
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100		
Cedegolo.	62	0.70	0.70	0.85	1.15	1.45	1.70	2.00	2.25	2.55	2.85	28.024	1.45
Edolo . .	77	0.70	0.70	1.05	1.40	1.75	2.10	2.45	2.80	3.15	3.50	34.804	1.75

(*) Tassa minima per spedizione L. 0.70.

Concessioni speciali - Trasporti militari. — I prezzi da riscuotersi per il percorso della linea Iseo-Edolo per i trasporti dei viaggiatori e bagagli a tariffa ridotta in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari risultano dal prospetto allegato *C*.

Trasporti a domicilio. — Le stazioni della linea Iseo-Edolo nelle quali esiste il servizio di presa e consegna a domicilio ed i relativi prezzi risultano dal prospetto allegato *D*, che viene pubblicato in sostituzione di quello che andava annesso all'Ordine di Servizio N. 1-1909.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di servizio e relativi allegati devono essere fatte opportune aggiunte nell'Ordine di Servizio N. 1-1909, nelle pubblicazioni dei servizi cumulativi con le Ferrovie Secondarie, e nel volume « Norme di servizio cumulativo con le Ferrovie Secondarie pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli, in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari » (ediz luglio 1902).

Ordine di Servizio N. 200. (Servizio VII e VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 ed al personale delle gestioni

Servizio cumulativo col tronco Mestre-Castelfranco-Bassano della ferrovia della Valsugana per il trasporto dei viaggiatori, bagagli, cani e giornali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 197-1908 e 372-1908).

A datare dal 1° agosto 1909 il tronco Mestre-Castelfranco-Bassano appartenente alla Società Italiana della Ferrovia della Valsugana, viene ammesso al servizio cumulativo per il trasporto dei viaggiatori, bagagli, cani e giornali.

TRASPORTI DEI VIAGGIATORI A TARIFFA ORDINARIA.

1° *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo con biglietti a tariffa ordinaria, tanto di corsa semplice che di andata e ritorno, risultano dal prospetto « Allegato *A* » indicante le corrispondenze rispettivamente assegnate ad ogni singola stazione e i relativi prezzi.

2° *Caratteristiche e validità dei biglietti.* — I biglietti cumulativi in distribuzione nelle stazioni della Rete dello Stato hanno l'uguale formato e gli stessi colori di quelli in vigore per il servizio interno, e cioè verde per la 1ª classe, bianco per la

2ª classe e rosso per la 3ª classe. Di tali colori e formato sono pure i biglietti in distribuzione nelle stazioni della Ferrovia della Valsugana.

Pei trasporti dei ragazzi fra i tre e i sette anni, tanto le stazioni della Rete dello Stato ammesse alla distribuzione dei biglietti in servizio cumulativo per adulti, quanto le stazioni della Ferrovia della Valsugana, distribuiscono biglietti a percorso facoltativo a metà prezzo, del modello conforme a quelli adottati dalle Ferrovie dello Stato sul proprio servizio interno.

I biglietti normali di andata e ritorno hanno la validità e sono soggetti a tutte le norme e condizioni dell'allegato IV alle Tariffe.

3° *Penalità ed introiti suppletori.* — Le esazioni suppletorie e le multe per mancanza di biglietti, cambiamento di classe, ecc., vengono riscosse da ciascuna Amministrazione soltanto per il proprio percorso; ma il personate di scorta ai treni deve consegnare i viaggiatori alle stazioni di transito, perchè sia provveduto alla regolarizzazione del viaggio per l'ulteriore percorso.

Invece le esazioni supplementari devono estendersi anche al percorso sulle linee della precedente Amministrazione quando si tratti di viaggiatori provenienti dalle linee stesse e risulti che il viaggio sulle medesime abbia luogo nelle identiche condizioni che danno motivo all'esazione pel rimanente percorso.

TRASPORTI DI BAGAGLI E CANI.

4° *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo pei bagagli a tariffa ordinaria e per i cani sono le medesime abilitate a tale servizio pei viaggiatori

5° *Registrazione dei trasporti bagagli e cani.* — La registrazione dei trasporti bagagli e dei cani in servizio cumulativo dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato, si fa come per quelli in servizio interno, cioè con la compilazione di un solo foglio di via, che scorta le spedizioni fino alla stazione destinataria.

Altrettanto fa la Ferrovia della Valsugana pei bagagli e cani in partenza dalle sue stazioni.

Ai colli bagagli sono da applicarsi due etichette, una col nome della stazione di partenza e col numero corrispondente a quello della registrazione, l'altra da apporsi immediatamente sotto la prima col nome della stazione destinataria.

6° *Tassazione dei trasporti.* — Le tasse per il trasporto dei bagagli e dei cani sono da computarsi separatamente per il percorso di ciascuna Amministrazione e con applicazione della tassa minima per entrambi i percorsi rispettivamente di L. 0.70 per le ferrovie dello Stato e di L. 0.35 per la Ferrovia della Valsugana.

Per i percorsi della Ferrovia della Valsugana sono da applicarsi, per i bagagli a tariffa ordinaria e per i cani, le quote seguenti:

STAZIONI	Km.	BAGAGLI Tasse per chilogrammi										Oltre Kg. 100 Prezzi per tonnell.	CANI Prezzi per capo
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100		
Per il transito di Castelfranco Veneto:													
Castello di Godego.	6	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	2.700	0.35
Piombino Dese . . .	9	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.40	0.40	4.050	0.35
Noale Scorzè	18	0.35	0.35	0.35	0.35	0.40	0.50	0.60	0.65	0.75	0.85	8.101	0.40
Per il transito di Mestre:													
Castello di Godego.	38	0.35	0.35	0.55	0.70	0.90	1.05	1.25	1.40	1.55	1.75	17.176	0.90
Piombino Dese . . .	24	0.35	0.35	0.35	0.45	0.55	0.65	0.75	0.90	1.00	1.10	10.801	0.55
Noale Scorzè	15	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.40	0.50	0.55	0.60	0.70	6.751	0.35

TRASPORTI DI GIORNALI.

7° Il servizio cumulativo per il trasporto dei giornali è ammesso fra le stazioni della Ferrovia della Valsugana e tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato e delle Ferrovie Secondarie ammesse al servizio cumulativo per il trasporto di merci, veicoli e bestiame, indicate al punto 1° dell'Ordine di Servizio N. 372-1908.

CONCESSIONI SPECIALI E TRASPORTI MILITARI.

8° Tutte le concessioni speciali contenute nel fascicolo: « Concessioni speciali e relative tariffe (edizione 1° gennaio 1909) » e il Regolamento pei trasporti militari, saranno applicabili anche sul percorso della Ferrovia della Valsugana in tutte le loro prescrizioni e modalità stabilite per effetto delle concessioni medesime

La tassazione dei trasporti in base a tali concessioni per il percorso della ferrovia Valsugana, sarà fatta applicando i prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13%, e, beninteso, senza il cumulo delle distanze.

I prezzi da riscuotersi per il percorso della Ferrovia della Valsugana per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli a tariffa ridotta (salva sempre per i bagagli la tassa minima di L. 0.35 per spedizione) risultano dal prospetto « Allegato *B* ».

In relazione a tale prospetto devono essere fatte opportune aggiunte nel fascicolo « Norme di servizio cumulativo con le Ferrovie Secondarie per trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari » (edizione 1903).

Ordine di Servizio N. 201. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni.

Servizio italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 174-1909).

A datare dal 22 giugno 1909 nella tariffa eccezionale N. 11, del servizio diretto italo-austro-ungarico, ristampatasi col 6° Supplemento, i prezzi della serie *n* (ferro ed acciaio greggi), per le seguenti stazioni, sono stati annullati e sostituiti con quelli qui appresso indicati:

Eisenerz	Peri	1,65
	Pontebba	0,94

Hieflau	Peri	1,19
	Pontebba	0,90
Leoben (K. K. St. B.)	Peri	1,14
	Pontebba	0,68
Leoben (S. B.)	Peri	1,44
	Pontebba	0,68

Detti prezzi, salvo contrario avviso, avranno vigore fino al 31 dicembre 1909, e l'ammontare delle rispettive tasse, sui fogli di via, porterà sempre di fianco l'annotazione « tassa da rispettarsi », che dovrà essere esposta dalle stazioni mittenti.

Ordine di Servizio N. 202 (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 129-1909)

A datare dal 15 luglio 1909 è entrata in vigore, nel servizio suddetto, la classificazione concernente i *vagonetti da sterro ed i carrelli ferroviari*. Le relative voci concordate colle ferrovie estere sono le seguenti e vanno introdotte nella nomenclatura della tariffa italo-belga a pag. 57 pel testo italiano ed a pag. 63 pel testo francese.

Restano quindi annullate e sostituite le voci attuali 213/207 del testo italiano e 207/213 del testo francese.

Numero d'ordine Italiano	Numero d'ordine Francese	NOMENCLATURA	CLASSIFICAZIONE Grande velocità italiana tariffe	Grande velocità estera classi	Piccola velocità italiana Spedizioni senza condizione classi	Piccola velocità italiana Spedizioni a vagone completo di tonn.	Piccola velocità italiana Spedizioni a vagone completo classi o tariffe	Piccola velocità estera Spedizioni senza condizione classi	Piccola velocità estera Spedizioni a vagone completo di 5 tonn.	Piccola velocità estera Spedizioni a vagone completo di 10 tonn.
213	209	**Veicoli**, cioè: vagonetti da sterro (da campo, da miniera, ecc.) e carrelli per la manutenzione delle linee ferroviarie, anche smontate in parte, ma completi, vuoti, non caricabili per le porte laterali dei vagoni chiusi . . .	—	—	vedi tariffa veicoli serie *h*			2 (1)	20 *a*	20 *b*
213 *a*	209 *a*	— come sopra, caricabili per le porte laterali dei vagoni chiusi	—	—	2	5	6	4	20 *a*	20 *b*
213 *b*	209 *b*	— cioè: vagonetti da sterro (casse o parti superiori di), vuoti, non caricabili per la porte laterali dei vagoni chiusi	—	—	1 *c* (2)	—	—	2 (1)	20 *a*	20 *b*
213 *c*	209 *c*	— come sopra, caricabili per le porte laterali dei vagoni chiusi	—	—	2	5	6	4	20 *a*	20 *b*

(1) Colla tassa minima da computarsi sul peso di kg. 1000 per ogni vagone impiegato.
(2) La tassa risultante in base alla classe 1 sul peso reale, aumentata eventualmente del 50 %, qualora si tratti di merci voluminose, non può essere superiore a quella prevista pei veicoli completi.

Numero d'ordine francese	Numero d'ordine italiano	NOMENCLATURA
		Wagonnets (wagonnets à bascule, wagonnets da terrassement, d'exploitations agricoles, de mines, etc.), y compris les draisines, non chargés, même démontés, en tant qu'il s'agisse de véhicules complets
209	213	ne pouvant être chargés par les portières latérales dans des wagons fermés;
209 *a*	213 *a*	pouvant être chargés par les portières latérales dans des wagons fermés.
		— [parties supérieures (casses) de wagonnets] non démontées et non chargées
209 *b*	213 *b*	ne pouvant être chargées dans des wagons fermés par les portières latérales;
209 *c*	213 *c*	pouvant être chargées dans des wagons fermés par les portières latérales.

Ordine di Servizio N. 203 (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

Apertura all'esercizio della casa cantoniera di Amola.

Dal 1° agosto 1909 verrà aperta all'esercizio la casa cantoniera di Amola al km. 23 + 238 della linea Bologna-Verona, fra la stazione di S. Giovanni in Persiceto e la Casa cantoniera di Crocetta, dalle quali dista rispettivamente km. 3 e km. 4.

La nuova casa cantoniera, che trovasi a sinistra della linea nel senso da Bologna a Verona, sarà ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani e verrà esercitata a mezzo di un guardiano con le norme in uso per le case cantoniere, risultanti dalle vigenti « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori ».

Essa distribuirà biglietti di corsa semplice per tutte le stazioni e case cantoniere del tronco Bologna–Revere, ai prezzi indicati nel prospetto allegato *B*.

La stazione di S. Giovanni in Persiceto sarà incaricata delle scritturazioni dei biglietti, bagagli e cani e del versamento degli introiti.

Per le modificazioni da apportarsi al volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » vedasi l'allegato *A* al presente Ordine di Servizio, avvertendo che l'aggiunta relativa alle distanze della Casa cantoniera di Amola è già stata compresa nella tabella allegata all'Ordine di Servizio N. 191-1909.

Ordine di Servizio N. 204. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 9, 11, 29, e 34

cambio veicoli colle ferrovie Varese Porto Ceresio e Roma-Ronciglione-Viterbo — Entrata in servizio di carri nuovi di proprietà delle ferrovie stesse.

Prossimamente verranno messi in circolazione sulle ferrovie Varese-Porto Ceresio e Roma-Ronciglione–Viterbo i carri contrassegnati rispettivamente colla sigla *M. V.* e *M. R.* di

cui si unisce la distinta e che sono di proprietà delle Ferrovie stesse.

Per il passaggio dei carri suddetti in servizio cumulativo sulle linee dello Stato, le stazioni comuni di Varese, Roma-Trastevere e quella di Viterbo P. F. dovranno compilare i rapporti Mod. *G*-160 per le partenze e Mod. *G*-160[a] pei ritorni in conformità alle istruzioni all'uopo impartite.

Pel passaggio dei carri medesimi all'estero, le stazioni di confine dovranno considerarli quali carri assimilati F. S, e quindi come tali, iscriverli sui rispettivi rapporti di partenza o di ritorno, esponendovi in modo chiaro la sigla e il numero.

In quanto alla loro utilizzazione valgono le norme stabilite per l'utilizzazione dei carri di altre ferrovie secondarie.

I carri in partenza vuoti dovranno venire sempre inviati appena scaricati per la loro riconsegna alle rispettive ferrovie proprietarie, quelli marcati *M. V.* alla stazione comune di Varese F. S. e quelli marcati *M. R.* alla stazione comune di Roma Trastevere o a quella di Viterbo P. F.

Distinta dei carri.

M V.

Carri scoperti a sponde fisse L.

N. 5 senza freno. Marca *M. V.* Numeri da 580 a 584
» 4 con freno, » *M. V.* » » 680 a 683

Carri scoperti a sponde mobili P.

N. 6 con freno Marca *M. V.* Numeri da 880 a 883.
Totale N. 15 carri.

M. R.

Carri F per derrate alimentari.

N. 6 senza freno. Marca *M. R.* Numeri da 100 a 105.
» 6 con freno, muniti di equipaggiamento completo del freno Westinghouse ad azione rapida e di condotta pel riscaldamento a vapore, Marca *M. R.* Numeri da 200 a 205.

Carri G chiusi per merci e bestiame.

N. 7 senza freno, Marca *M. R.* Numeri da 300 a 306.
» 6 con freno, » *M. R.* » » 400 a 405.

Carri L scoperti a sponde fisse.

N. 15 senza freno, Marca *M. R.* Numeri da 500 a 514.
» 6 con freno, » *M. R.* » » 600 a 605.

Carri P scoperti a sponde mobili.

N. 14 senza freno, Marca *M. R.* Numeri da 700 a 713.

N. 60 in totale.

Ordine di Servizio N. 205. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 127-1909).

Dal 1° agosto 1909 la stazione di Borgo a Mozzano sarà ammessa al servizio diretto ferroviario-marittimo conla Sardegna.

In conseguenza, alla pagina N. 53 della tariffa del detto servizio cumulativo (edizione 16 novembre 1898), dovrà farsi, alla sede opportuna, la seguente aggiunta:

Borgo a Mozzano	S	G. P.	Civitavecchia	296		
			Livorno S. M. (1)	63	Livorno M.	65

Ordine di Servizio N 206. (Servizio VIII)

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9
ed al personale delle gestioni

Concessione speciale VI.

Nell'elenco relativo alla Concessione speciale VI si aggiungano, nel posto indicato dall'ordine alfabetico delle sedi, i seguenti sodalizi:

Associazione di carità delle suore Immacolatine	Alessandria
Associazione delle Ancelle del Sacro Cuore di Gesù	Cesena e Faenza

---

Ordine di Servizio N. 207. (Servizio VIII)

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Aggiunte e modificazioni di tariffa relative ai materiali di ferro e di acciaio.

(Vedi Ordine di Servizio N. 11-1908).

Dal 1° luglio 1909 la voce della nomenclatura e classificazione della piccola velocità « *tubi di acciaio ecc.* » è stata sostituita con le due seguenti:

« *Tubi di acciaio, anche stagnati, incatramati, o piombati* (*esclusi quelli di lamiera di acciaio*) (*a*)-*I* per il peso minimo di T 8 (1), con l'indicazione della classe 6ª e della tariffa speciale N. 116 *G* »;

« *Tubi di lamiera di acciaio, anche stagnati, incatramati o piombati* (*a*)-*I* per il peso minimo di T 8 (1), con l'indicazione della classe 4ª e delle tariffe: speciale 116 *D* e locali N. 304, e 414.

Ordine di Servizio N. 208. (Servizio VI).

Catalogo delle materie e degli oggetti di scorta dei magazzini.

È stato pubblicato e verrà distribuito a cura del Servizio Centrale VI *il Catalogo delle materie e degli oggetti di scorta dei magazzini* il quale, per le voci in esso comprese, sostituisce ed annulla le pubblicazioni simili precedentemente in vigore.

In tutti i documenti nei quali si abbia necessità di citare i materiali suddetti questi dovranno d'ora innanzi essere designati coi nomi e con le frasi precisate nel Catalogo, al quale nessuna variazione potrà essere apportata se non a cura del Capo Servizio approvvigionamenti e magazzini.

Ordine di Servizio N. 209. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Tariffa locale N. 209 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio n. 145-1908).

Dal 1° luglio 1909 la nomenclatura delle merci della tariffa locale N. 209 P. V. Serie *B* ed i corrispondenti prezzi sono stati costituiti da quelli, di cui al foglio allegato al presente Ordine di Servizio.

Dalla stessa data è stato soppresso l'ultimo periodo del punto 3° delle « Condizioni comuni alle Serie *A* e *B* » della detta tariffa locale.

Ordine di Servizio N. 210. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Tariffa eccezionale N. 1008 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio n. 163-1909).

Dal 1° agosto 1909 la tariffa eccezionale N. 1008 P. V. è estesa ai trasporti di « *Barili, botti, caratelli e fusti di legno, nuovi, vuoti ecc.* » in partenza dalla stazione di *Trani*.

Per conseguenza, nell'intestazione della detta tariffa eccezionale dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione di *Trani*.

Ordine di Servizio N. 211. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 193-1909).

Col 1° agosto 1909 viene pubblicato un 24° supplemento alla tariffa diretta italo-germanica, il quale, oltre a parecchie varianti all'elenco delle stazioni ed ai prezzi del percorso italiano, fra cui la ristampa della tariffa eccezionale N. 2, contiene numerose modificazioni ed aggiunte alla Parte II-*B* (elenco stazioni e prezzi della percorrenza estera), con una nuova riproduzione delle tariffe eccezionali N. 2, 25, 38 e 39.

Detto supplemento verrà, come di consueto, distribuito dal Controllo prodotti di Firenze alle stazioni ed uffici interessati, con una scorta in più alle stazioni principali per la vendita al pubblico al prezzo di L. 1 ciascun esemplare.

Colla stessa data del 1° agosto 1909, nelle due tariffe eccezionali, via Iselle, istituite l'una pel trasporto dei carboni minerali, l'altra per il trasporto di determinati prodotti metallurgici, dalla Germania alle poche stazioni italiane situate sulle linee d'accesso al Sempione, sono da apportarsi le varianti qui sotto rispettivamente indicate.

Tariffa eccezionale pei carboni.

Cancellare il nome delle stazioni di Bedburg e Brühl;
Modificare il nome delle seguenti stazioni come appresso:
Burbach (Saar) in « Saabrücken-Burbach »;
Malstatt in « Saarbrücken-Malstatt »;
Saarbrücken in « Saarbrücken H. B. »;
Schleifmühle in « Saabrücken-Schleifmühle:

Aggiungere le sottoindicate nuove stazioni colle relative indicazioni:

Distanze	Stazioni	Prezzi per quintale
902	Ökoven	2.42
958	Wengern	2.51

Tariffa eccezionale pei prodotti metallurgici.

Modificare il nome delle seguenti stazioni come appresso:
Burbach (Saar) in « Saarbrücken-Burbach »;
Saarbrücken in « Saarbrücken H. B. »;
Schleifmühle in « Saarbrücken-Schleifmühle ».

M.-Gladbach a. Bökel - Cancellare il nome di questa stazione colle relative indicazioni.

Circolare N. 52. (SERVIZIO VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 e 5 ed al personale delle gestioni.

Tassazione dei vinacciuoli, dei residui provenienti dalla spremitura dei vinacciuoli e delle formelle dei detti residui.

I vinacciuoli spogli delle buccie e dei graspi (semi dell'uva), i *residui* provenienti dalla spremitura dei vinacciuoli e le *formelle* fatte con detti residui, non compresi nella Nomenclatura delle Tariffe, dovranno, per l'effetto della tassazione, essere assimilati come appresso:

I *vinacciuoli* alla « sansa vergine » (Spec. 75 classe 8 e 123 serie *F*).

I *residui* provenienti dalla spremitura dei vinacciuoli alla « sansa esausta d'olio » (Spec. 75 classe 8 e **122** serie *D*).

Le *formelle di residui* provenienti dalla spremitura dei vinacciuoli alle « formelle di residui di conceria o di distilleria » (Spec. 75 classe 7 e 122 serie *C*).

Circolare N. 53. (Servizio VII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 14, 15, 16, 17 ed ai Controllori del Materiale.

Uso di veicoli con garetta del freno chiusa, munita di portelle, pei trasporti destinati alle linee Valtellinesi.

Per le speciali condizioni di servizio delle linee Valtellinesi a trazione elettrica con filo aereo, è opportuno che i veicoli con freno a mano che affluiscono a quelle linee, abbiano la garetta munita di porte, affinchè i frenatori sieno protetti dalla garetta chiusa; il che ad ogni modo dovrà sempre farsi per il frenatore di coda.

Ciò stante, mentre speciali provvedimenti si stanno adottando per quanto concerne il materiale da viaggiatori, si fa viva raccomandazione alle stazioni tutte di evitare, per quanto è possibile, di ricorrere ai carri aventi freno con garette sprovviste di porte, pei trasporti destinati a Lecco od oltre.

Uguale cura dovranno avere le stazioni che debbono soddisfare ordinazioni per invio di carri vuoti a Lecco e stazioni al nord di Lecco.

Si prescrive inoltre che la coda dei treni debba esser formata con veicolo avente la garetta chiusa.

Istruzione N. 5. (Servizi II e X).

(*Distribuita alle classi 26-27-28 e 44 di Agenti*).

Norme per il pagamento delle mercedi e competenze al personale delle officine del materiale rotabile ed al personale della trazione.

(Vedi Istruzione N. 2-1906, art. 108 del Servizio II e Istruzione N. 3-1906, art. 20 del Servizio X).

PAGHE AL PERSONALE OPERAIO DELLE OFFICINE DEL MATERIALE ROTABILE.

Art. 1.

Giorni in cui devono essere effettuate le paghe. — Le paghe quindicinali al personale operaio delle Officine del materiale vengono eseguite dai pagatori delle Casse Compartimentali alla sera dei giorni 3 e 18 di ciascun mese, in un locale convenientemente arredato allo scopo e più vicino che sia possibile al medagliere generale.

Potranno eccezionalmente essere eseguite al termine del primo orario dei giorni suddetti nelle Officine (da segnalarsi alle rispettive Casse) in cui, per l'ubicazione delle Officine stesse, o per altre cause speciali, non fosse opportuno far le paghe alla sera.

Ove i giorni 3 e 18 cadessero in ricorrenze festive, le paghe verranno effettuate nei giorni 2 e 17; quando anche questi fossero festivi, saranno rimandate al 4 e 19. A tale effetto sono da considerarsi come festivi quei giorni feriali in cui le Officine per consuetudine locale o per altri motivi restano chiuse al lavoro generale tutta la giornata o anche solo nel pomeriggio. In tal caso il Capo delle Officine deve sempre con sufficiente anticipazione segnalare dette giornate alla Cassa competente onde questa possa predisporsi ad eseguire i pagamenti nella giornata precedente o seguente alle suindicate. S'intende che nelle Officine in cui le paghe si effettuano normalmente al termine del primo orario, non sono da considerarsi festive le giornate in cui le Officine stesse restano chiuse soltanto nel pomeriggio.

Art. 2.

CHIUSURA DEI RUOLI, PREPARAZIONE DELLE BUSTE E COMPILAZIONE DEI MOD. L-420. — Gli Uffici amministrativi delle Officine nel corso della quindicina dovranno predisporre le buste-paghe mod. B-177, intestandole col cognome, nome e numero di medaglia di ciascun agente.

L'antivigilia del giorno in cui dovranno effettuarsi le paghe, gli stessi Uffici compileranno i ruoli B-17l-1 in ogni loro parte e completeranno pure le buste delle altre indicazioni richieste dal frontespizio; verranno quindi compilati in triplice esemplare i mod. L-420, trascrivendo su uno di essi la distinta delle valute occorrenti ad eseguire le paghe di ciascun riparto, distinta desunta da uno spoglio dei totali netti da pagarsi che figurano sulle buste e che dovrà essere fatto per ciascun riparto.

Di detti moduli L 420 due esemplari (compreso quello colla distinta delle valute) verranno trasmessi immediatamente alla Cassa Compartimentale, in piego raccomandato al treno, previo avviso telegrafico del seguente tenore:

« Odierno treno . . . . . spediti . . . moduli L-420 paghe operai ammontanti . . . . »
(in tutte lettere).

Il terzo esemplare sarà da spedirsi subito all'Ufficio Centrale di contabilità della Trazione e del Materiale.

Le Officine risiedenti in località Sede di Cassa Compartimentale eseguiranno l'invio degli elenchi a mezzo di un proprio agente, espressamente incaricato, che ne ritirerà ricevuta.

Art. 3.

CORREZIONI SULLE BUSTE. — Sulle buste-paghe non sono assolutamente ammesse raschiature o cancellature con reagenti chimici; le eventuali rettificazioni si praticheranno interlineando le parole o cifre errate e ripetendole nella forma esatta.

Sono poi tassativamente vietate correzioni nelle cifre indicanti la somma netta inclusa in ciascuna busta.

Art. 4.

Compilazione dei prospetti L-424. — Dopo completate le buste-paghe sarà compilato, a cura dell'Ufficio amministrativo delle Officine, il prospetto L-424 comprendente tutti i numeri di medaglia degli agenti giornalieri inscritti sul ruolo corrispondente, nonchè di quelli in servizio ma non inscritti sul ruolo perchè avuti da altre Officine o da altri Servizi o nuovi assunti dopo l'ultimo giorno della quindicina, o perchè avuti da altri riparti d'Officina.

Per gli agenti non muniti di medaglia si indicherà sull' L-424, in luogo del numero della medesima, il cognome e nome di ciascun agente.

Per quegli agenti pei quali non viene preparata la busta perchè non hanno somme da esigere, si metteranno sull' L-424 sotto il numero di medaglia od il cognome e nome, le iniziali S. B. (senza busta).

Un elenco di questi agenti sarà consegnato al guardaportone, il quale dovrà lasciar uscire i medesimi dall'Officina subito dopo il segnale della cessazione del lavoro e prima della esecuzione delle paghe. Eguale avviso deve essere dato ai Capi delle squadre cui detti agenti appartengono.

I numeri di medaglia od i cognomi e nomi di quelli agenti le cui buste vengono passate ad altri riparti d'Officina, saranno cancellati dal prospetto L-424 con un rigo orizzontale in inchiostro nero, mettendo sotto la cancellatura l'indicazione « al Rip. . . . . col N. . . . . . . ». e nell' L-424, dove i nuovi numeri di medaglia od i cognomi e nomi verranno riportati, si metterà sotto a ciascuno di essi l'indicazione « dal Riparto . . . . . ».

Art. 5.

Compilazione degli elenchi B-111, L-419 ed L-421 — A cura dell' Ufficio amministrativo si dovrà intestare l'elenco mod. B-111 (specificazione delle buste da consegnarsi al Capo delle Officine per gli agenti assenti) e il prospetto mod. L-421 (elenco degli agenti assenti all'atto delle paghe) completandoli nelle colonne relative al numero di medaglia, al cognome e nome ed al motivo dell'assenza di ciascun agente. Ciò dovrà farsi colla massima urgenza in base all'elenco delle medaglie

degli assenti, che dovrà essere trasmesso dal guardaportone all' Ufficio predetto subito dopo la seconda entrata del mattino o del pomeriggio (secondo che le paghe si faranno nella mattinata od alla sera) ed in base alla nota degli assenti stessi (mod. L-419) che dovrà pure essere trasmessa all' Ufficio amministrativo per espresso e subito dopo la seconda entrata suddetta per ogni riparto d'Officina, dal rispettivo Capo tecnico.

Detta nota L-419, che dovrà concordare nei numeri di medaglia coll'elenco del guardaportone, dovrà contenere, oltre tali numeri, anche il cognome, il nome e il motivo dell'assenza di ciascun agente, nonchè i dati relativi agli agenti che per le mansioni loro assegnate dovranno presentarsi per gli ultimi a ritirare la paga, anzichè in ordine di medaglia come sarà detto in seguito.

Appena l'Ufficio amministrativo avrà compilati i moduli B-111 ed L-421 nel modo sopra indicato, li consegnerà agli agenti incaricati delle paghe.

Art. 6.

Trasporto delle valute. — Le Casse Compartimentali, ricevuti, come è detto all'art. 2, i moduli L-420 in doppio esemplare, disporranno perchè i pagatori, provveduti delle diverse specie di valute occorrenti descritte per ciascun riparto a tergo di uno dei suddetti moduli L-420, si rechino alla sede designata in ora utile, in modo da avere tutto il tempo occorrente all'esecuzione delle operazioni preliminari di cui in appresso.

Per le Officine in sede di Cassa, i titolari di questa, presi accordi coi Capi delle Officine stesse, fisseranno l'ora in cui, in relazione all'importanza delle relative operazioni, i pagatori dovranno trovarsi in Officina coll'ammontare delle paghe.

Di norma un pagatore potrà essere incaricato del pagamento colle buste per un numero di riparti il cui effettivo non oltrepassi complessivamente un massimo di 500 agenti.

Quando ne sia il caso e dove i pagatori, nel recarsi per via ordinaria alle sedi delle Officine, non debbano valersi di carrozze per il trasporto delle borse e cassette dei valori, i Capi delle Officine disporranno perchè si rechino in tempo debito

alla stazione in luogo due o più manovali, accompagnati da un Capo squadra, per il trasporto alla sede dell'Officina delle cassette e borse contenenti le valute.

Art. 7.

Locale per l'allestimento delle buste-paghe. — In ogni Officina dovrà essere assegnato un apposito locale in cui si possano compiere con la sicurezza e la regolarità necessarie le operazioni inerenti all'allestimento delle buste-paghe.

Due agenti, fra i quali un guardiano giurato d'Officina, saranno adibiti alla continua custodia esterna di detto locale durante tutte le operazioni indicate negli articoli seguenti.

Nella porta d'ingresso deve essere praticato uno spiraglio con vetro affinchè agli agenti suddetti sia possibile sorvegliare dal di fuori l'interno durante la interruzione delle operazioni di cui all'art. 14.

Art 8.

Operazioni preliminari — personale incaricato. — Nel locale di cui all'articolo precedente il pagatore od i pagatori (vedi 3° comma dell'articolo 6°) assistiti ciascuno da due impiegati amministrativi delle Officine, scelti dal Capo dell'Officina, inizieranno e completeranno tutte le operazioni di loro spettanza secondo le norme di cui in appresso e non dovranno allontanarsene mai senza giustificati motivi (salvo un breve intervallo per la refezione nelle sole Officine in cui le operazioni vengono interrotte a mezzodì) e soltanto dopo osservate scrupolosamente le cautele stabilite all'articolo 14.

Il Capo dell'Ufficio amministrativo dovrà esercitare una continua sorveglianza sulle operazioni di cui sopra ed è ammesso solo per le Officine di Torino, Verona, Firenze, Pietrarsa e Granili, che, in luogo del Capo Ufficio titolare, sia incaricato della sorveglianza in parola altro agente amministrativo, di grado non inferiore all'8°, designato dal Capo delle Officine.

Art 9.

Riscontro delle indicazioni sulle buste. — Collocate le cassette e le borse, recate dal pagatore, nel centro di uno dei tavoli destinati alle operazioni, così da essere da lui e dai due impiegati in sua assistenza facilmente visibili, si procederà innanzi tutto al riscontro della quantità delle buste, in base agli elenchi L-424, ed all'accertamento rigoroso per ciascuna busta del numero della medaglia, del cognome e della somma da pagarsi al netto, in relazione alle scritturazioni dei ruoli B-17*l-1*.

Art. 10.

Conteggio e ripartizione delle valute. — Compiuta tale incombenza, il pagatore, cui è affidata dall'Amministrazione la diretta responsabilità del maneggio del denaro, tolte dalle cassette e borse i valori che vi sono contenuti e accertatone il regolare ammontare complessivo corrispondente alla sua distinta di carico, eseguirà la divisione delle varie valute secondo i riparti di Officina e in ordine alle indicazioni dei moduli L-420.

Indi, assistito dai due impiegati d'Officina, con lui corresponsabili della precisa inclusione del denaro nelle rispettive buste, farà la ripartizione del contante per ciascun percipiente, collocando su ogni busta la valuta corrispondente alla somma da pagarsi indicata sull'esterno della busta stessa.

A sua volta uno degli impiegati amministrativi d'Officina eseguirà il riscontro del denaro, già prima contato dal pagatore, e lo passerà al suo collega impiegato d'Officina perchè lo includa, previo nuovo riscontro, nella rispettiva busta, che però non dovrà essere chiusa.

Art. 11.

Differenze finali e loro ricerca. — Quando nella preparazione dell'ultima busta di ogni riparto si verificasse una qualsiasi divergenza fra l'indicazione esterna dell'importo ed il denaro che rimane e che si deve includere in detta busta, si dovrà senz'altro procedere, sempre collegialmente, al riscontro

materiale del contenuto di tutte le altre buste del riparto sino a che, esattamente localizzata la differenza, non si acquisti la certezza del regolare contenuto di tutte le buste stesse.

Art. 12.

CHIUSURA DELLE BUSTE. — Incluso nell'ultima busta di ogni riparto il relativo ammontare, il cui importo dovrà, s'intende, esattamente corrispondere alla cifra da pagarsi, esternamente segnata sulla busta stessa, si dovrà accertare che nessuna valuta sia comunque rimasta inavvertitamente abbandonata sul tavolo o nelle ciotole, borse o cassette, o nei sacchetti o casualmente caduta sul pavimento.

Avuta così la riprova della esattezza della compiuta preparazione, si dovrà procedere alla chiusura delle buste mediante speciale macchinetta o torchietto il cui maneggio, sotto la diretta sorveglianza del pagatore e dei due impiegati d'Officina, potrà anche essere affidato ad un altro agente di fiducia.

Art. 13.

BUSTE DEGLI ASSENTI - ORDINAMENTO DEFINITIVO DELLE BUSTE NELLE CASSETTE. — Ultimata la chiusura delle buste, il pagatore disporrà tosto nelle cassette le buste in ordine di medaglia, secondo la progressione del prospetto L-424.

Dopo ciò i suddetti impiegati d'Officina ed il pagatore procederanno alla estrazione delle buste degli assenti, in base agli elenchi B-111 ed L-421 avuti nei modi indicati dall'articolo 5, completeranno i moduli stessi degli importi e dei totali, e consegneranno poi le buste all'incaricato di pagare gli assenti contrassegnando contemporaneamente in matita rossa sul modulo L-424 i numeri di medaglia degli agenti a cui si riferiscono le buste ritirate.

Indi collocheranno nelle cassette, in fine a ciascun riparto, le buste di quegli agenti che, secondo il modulo L-419, dovranno essere pagati per gli ultimi. Faranno inoltre i passaggi delle buste da un riparto all'altro per quegli agenti che effettuarono tali passaggi dopo l'ultimo giorno della quindicina, come alle indicazioni esposte sul modulo L-424 di cui all'art. 4, e com-

pleteranno infine il prospetto riassuntivo esposto in calce al detto modulo L-424.

Nell'eseguire il passaggio delle buste da un riparto all'altro si dovrà interlineare su ciascuna busta il vecchio numero di medaglia, esponendovi il numero nuovo.

Il modulo B-111 sarà poi da lasciarsi al pagatore a suo discarico per le paghe rimaste in rimanenza, ed il modulo L-421 dovrà servire al ritiro delle firme degli agenti da pagarsi successivamente, restando inteso che l'L-421, man mano che si effettueranno i pagamenti, dovrà essere riempito di tutti i dati richiesti dallo stampato.

L'impiegato che ritirerà le buste ne darà ricevuta nell'apposita casella del modulo B-111.

Per i moduli B-111 ed L-421 non è ammesso l'uso del lapis copiativo e quindi tutti i dati che figurano sui moduli stessi (numeri di medaglia, cognomi e nomi, firme, ecc.) dovranno essere scritti con inchiostro.

Art. 14.

Interruzione pel riposo meridiano. — Per le officine in cui le operazioni vengono interrotte al mezzodì, si deve tenere presente che debbono in ogni modo essere ultimate nel primo orario le operazioni relative alla preparazione ed alla chiusura delle buste di cui gli articoli 9, 10, 11 e 12. Quindi, prima che i pagatori e gli impiegati si assentino, le buste saranno collocate per riparto in apposite robuste cassette di legno munite di due differenti serrature o lucchetti con chiavi di sicurezza, una delle quali sarà custodita dal pagatore del reparto e l'altra dal più elevato in grado o dal più anziano di servizio dei due impiegati d'officina da cui egli è coadiuvato.

Le cassette chiuse rimarranno nella stanza nella quale le varie operazioni sopra specificate vennero espletate, e della stessa dovranno venire assicurate, dall'interno, le finestre e le porte eventualmente comunicanti con altri locali, e dall'esterno la porta d'ingresso, anche questa con doppia serratura le cui chiavi saranno tenute una dal pagatore (e nel caso vi siano più pagatori, dal più elevato in grado o dal più anziano di servizio) e l'altra dal Capo dell'Ufficio amministrativo (o da chi per esso)

il quale perciò dovrà assistere alla chiusura ed alla riapertura del locale.

Dopo l'intervallo per il riposo di mezzogiorno ed in ora che verrà precisata dal Capo dell'officina, il pagatore e i due impiegati d'officina rientreranno nel predetto locale delle paghe, e accertatisi dell'integrità delle cassette, le riapriranno e riprenderanno le operazioni interrotte, proseguendo come è detto al precedente articolo 13.

Art. 15.

ORDINAMENTO DEI RIPARTI PER L'EFFETTUAZIONE DELLE PAGHE. — Appena tutto sarà stato regolarmente predisposto, si darà inizio alle paghe, secondo le particolari disposizioni di ogni singolo Capo delle officine, avendosi cura di alternare, ove sia possibile, l'ordine di presentazione dei vari riparti, in modo che spetti a turno, a ciascuno di essi, la precedenza nel presentarsi al ritiro delle buste. Questa ultima parte delle operazioni dovrà essere costantemente presenziata dal Capo Tecnico del rispettivo riparto, dai singoli Capi squadra e da un Ingegnere indicato per turno dal Capo delle officine per ogni sportello di paga.

Art. 16.

DISTRIBUZIONE DELLE BUSTE-PAGHE. - IDENTIFICAZIONI PERSONALI. — Prima di incominciare la distribuzione delle buste i Capi squadra, coadiuvati dagli aiutanti-applicati d'officina, dovranno disporre le proprie squadre in ordine progressivo di medaglia, chiamando a tal uopo gli agenti col loro cognome, omettendo quelli, di cui all'art. 5, che dovendo essere pagati per ultimi, si presenteranno in coda al rispettivo reparto o al termine delle paghe, e quelli che non avendo da esigere alcuna somma non devono sfilare davanti al pagatore, ma, come è detto all'art. 4, devono recarsi direttamente all'uscita dell'officina subito dopo ordinata la cessazione del lavoro.

Quando l'ingegnere che assiste alle paghe darà l'ordine di principiarle, gli agenti, guidati dai propri Capi squadra (i quali prenderanno subito posto presso il Capo Tecnico) comincie-

ranno a sfilare, e ciascuno di essi consegnerà la propria medaglia, tolta al medagliere particolare di ogni riparto, ad uno dei due impiegati d'officina, il quale ad alta voce ne pronunzierà il numero.

L'altro impiegato cancellerà contemporaneamente con matita azzurra sull'elenco L-424 il numero pronunziato dal compagno.

Sentito il numero di medaglia il pagatore, assicuratosi che tale numero è quello segnato sulla busta, consegnerà la busta stessa all'agente, pronunziandone ad alta voce il cognome.

L'agente, appena ritirata la busta spettantegli, dovrà lasciare immediatamente il posto all'agente susseguente, senza indugiarsi ad eseguire riscontri o conteggi, dovendo questi essere fatti, per chi lo desidera, secondo le norme di cui all'art. 17.

Coloro che non si presentassero nell'ordine stabilito saranno rimandati in coda al riparto cui appartengono.

Il Capo Tecnico di ogni riparto dovrà collocarsi presso il pagatore, in modo da potere udire chiaramente i cognomi degli agenti da questo pronunziati e vedere in viso gli agenti stessi man mano che ad essi vengono consegnate le buste, per garantirne la identificazione personale.

Art. 17.

Controllo degli importi contenuti nelle buste. — Gli agenti che desiderano controllare in contraddittorio l'ammontare delle proprie competenze e la moneta di cui è composto, potranno, dopo ritirata la busta chiusa, presentarla ad apposita commissione (composta di due impiegati per ogni gruppo) che si troverà ad un tavolo, collocato poco discosto dal luogo dove si effettua per ciascun gruppo la distribuzione delle buste. Colà uno della commissione aprirà subito la busta, ne conterà il denaro all'interessato e, ove sia riconosciuto regolare, gli riconsegnerà busta e denaro insieme. Se invece risulterà una qualsiasi differenza fra il contenuto della busta e la cifra netta da pagarsi, indicata esternamente sulla busta stessa, oppure se in questa verrà trovata qualche valuta che dia luogo a contestazione, di ciò sarà immediatamente steso dall'anzidetta commissione un rapporto nel quale sarà precisata la differenza riscontrata, o descritta la valuta contestata.

Detto rapporto, che conterrà anche l'indicazione precisa della somma rimasta nelle mani dell'agente titolare della busta, sarà firmato dall'agente stesso e dai due impiegati amministrativi della commissione e vistato dall'ingegnere di turno, e sarà consegnato al Capo delle officine assieme alla busta e alla valuta oggetto della contestazione.

Il Capo delle officine provvederà coi mezzi che sono a sua disposizione al pareggio della differenza od alla sostituzione della valuta contestata.

Art. 18.

Buste in rimanenza. — Per le buste che eccezionalmente risultassero in rimanenza al termine delle paghe, per eventuali omissioni riscontrate nei B-111 ed L-421, di cui all'art. 5, dovranno emettersi dei B-111 ed L-421 suppletivi, contrassegnando contemporaneamente in matita rossa sui mod. L-424 i numeri di medaglia degli agenti ai quali le buste predette si riferiscono e correggendo lo specchietto in calce dei moduli stessi. Anche per questi moduli suppletivi dovranno osservarsi le norme di cui ai due ultimi capoversi dell'articolo 13.

Art. 19.

Controllo delle medaglie ritirate. — Ultimata la consegna delle buste-paghe agli agenti presentatisi di persona, si conteranno le medaglie ritirate, il cui quantitativo dovrà esattamente corrispondere al numero risultante dallo specchietto L-424 e cioè alle buste realmente distribuite.

Art. 20.

Sostituzione di agenti incaricati delle paghe. — Se per improvviso malore o per impellenti motivi, qualcuno degli agenti incaricati delle paghe non potesse compiere tutte le operazioni affidategli, il Capo delle Officine dovrà provvedere alla sua immediata sostituzione con altro agente.

Art. 21.

Firma e trasmissione dei ruoli a paghe effettuate. — I ruoli, a paghe effettuate, saranno firmati dal pagatore, dai due suoi assistenti e dal Capo tecnico, o da chi per esso, che avrà identificato i percipienti secondo quanto è prescritto all'art. 16; saranno inoltre vistati dall'Ingegnere che avrà presenziata la esecuzione delle paghe e in seguito consegnati al Capo dell'Ufficio amministrativo dell'Officina, per la ulteriore trascrizione dei dati sui conti correnti (cessioni, sequestri, anticipazioni e addebiti, massa vestiario, ecc.) e per lavori statistici o di revisione.

Invece dei ruoli il pagatore ritirerà e conserverà a suo discarico un esemplare del modulo L-420 firmato dai due assistenti e vistato dall'Ingegnere di cui al punto precedente.

Entro tre giorni da quello di detta consegna i ruoli saranno trasmessi alla Cassa compartimentale di competenza, che se ne scaricherà immediatamente col mod. B-172, passandoli alla Ragioneria competente che li trasmetterà tosto all'Ufficio Centrale di contabilità della Trazione e del Materiale per le operazioni di sua spettanza.

Art. 22.

Paghe agli assenti che si trovano in residenza. — Gli assenti, di cui agli articoli 5 e 18, saranno di regola pagati durante l'orario normale nei giorni susseguenti a quello della paga generale. Agli assenti per malattia, convalescenza, ecc., e che si trovano in residenza, il Capo delle Officine potrà però eccezionalmente disporre che la paga sia consegnata entro il pomeriggio del giorno stesso. Per quelli che non fossero in grado di presentarsi al ritiro delle rispettive buste la mercede quindicinale potrà essere fatta consegnare da un agente amministrativo, da un altro operaio o anche da una terza persona, dietro produzione di ricevuta mod. B-136, munita della firma del perpercipiente, di quella dell'incaricato della consegna e del visto dell'Ingegnere o del Capo dell'Ufficio Amministrativo.

Tali moduli B-136, che potranno anche essere distribuiti in antecedenza, in bianco, agli assenti per malattia, congedo, ecc., saranno poi allegati ai moduli L-421.

Art. 23.

Paghe agli assenti che si trovano fuori residenza. — Agli agenti traslocati da una ad altra Officina nell'intervallo tra la compilazione dei ruoli ed il pagamento relativo, l'invio delle competenze quindicinali verrà fatto a cura dell'Ufficio amministrativo dell'Officina cedente col mezzo di un gruppo in servizio e con invito a restituire d'urgenza l'incluso modulo B-136 con la firma dell'interessato e col visto del Capo dell'Officina ricevente.

A quelli trasferitisi per malattia, congedo, ecc., in località servite da stazione della Rete di Stato, il gruppo potrà essere spedito al Capo stazione; a quelli invece eventualmente residenti, per le ragioni di cui sopra, in località fuori Rete, la spedizione verrà fatta a loro spese a mezzo di cartolina-vaglia il cui talloncino « ricevuta », debitamente riempito e vistato dall'agente d'Officina speditore, basterà a fare fede del pagamento.

Art. 24.

Rapporti circa le anormalità. — Gli Ingegneri di turno che assistono alle paghe ed i Capi tecnici e i Capi squadra, oltre mantenere la disciplina, debbono curare che la distribuzione delle buste e gli eventuali riscontri dei contanti procedano regolarmente; gli Ingegneri di turno dovranno poi riferire per iscritto al Capo delle Officine su qualsiasi anormalità che fosse accaduta nell'effettuazione delle paghe, anche se non abbia dato luogo ad inconvenienti. Il Capo delle Officine, quando sia del caso, ne riferirà alla superiorità.

PAGHE AL PERSONALE DELLA TRAZIONE

Le paghe al personale dei Depositi locomotive e delle Squadre di Rialzo e quelle al personale di Trazione residente in località secondarie, saranno regolate dalle norme seguenti:

Art. 25.

Effettuazione delle paghe agli agenti dei Depositi e delle Squadre di Rialzo. — Di regola le paghe al personale dei Depositi e delle Squadre di Rialzo verranno affidate ai pagatori delle Casse Compartimentali che le eseguiranno nei periodi di tempo previsti da apposito orario concordato tra i Capi delle Divisioni della Trazione e del Materiale e le Casse Compartimentali, a norma dell'art 13 dell'Istruzione N. 5-1906 del Servizio Centrale II, con consegna diretta del contante (e quindi senza buste) agli interessati, dai quali sarà da ritirarsi sempre la firma sui ruoli mod. B-17 *l-1* o B-17 *l-2*, o il segno di croce, convalidato dalle firme di due testimoni, quando si tratti di percipiente illetterato o impossibilitato a firmare.

Per il riconoscimento degli agenti e per concorrere alla prescritta testimonianza ai segni di croce, i Capi deposito e i Capi della Squadra di Rialzo disporranno perchè un loro agente abbia costantemente a rimanere presente in assistenza al pagatore.

In relazione a quanto sopra dovranno perciò essere esattamente osservate le disposizioni di cui al punto IV dell'Istruzione N. 7 inserita nel *Bollettino Ufficiale* N. 29-1908.

Art. 26.

Paghe agli assenti. — Degli agenti assenti all'atto delle paghe, le cui competenze saranno contrassegnate a matita rossa sui ruoli, il pagatore compilerà, in doppio esemplare, l'elenco di rimanenza modulo B-200, in base al quale saranno preparate, dal pagatore stesso, le buste-paghe, mod. B-177 speciale, inscrivendovi tutte le indicazioni richieste dal frontespizio.

Tali buste-paghe alla chiusura delle operazioni in ciascuna sede saranno consegnate, contro ritiro di firma su di uno degli esemplari del citato mod. B-200, alla Cassa Compartimentale se risiede nella località in cui fu effettuato il pagamento, ed in caso contrario al Capo Stazione od alla biglietteria di stazione, a norma dell'art. 7 dell'Istruzione N. 22 del 30 dicembre 1907, dell'ex Servizio Centrale IX (ora Servizio VIII) per la contabilità dei Capi Stazione, salva l'eccezione di cui al punto seguente.

In via di eccezione, nelle sedi di sezioni o di riparti di Trazione, purchè siano munite di cassaforte, per accordi tra le rispettive Casse Compartimentali e le Divisioni della Trazione e del Materiale, potrà essere stabilito, ove se ne riconosca la possibilità e la opportunità in relazione alle condizioni locali, che le buste delle rimanenze siano lasciate alle sezioni o riparti di Trazione, anzichè alla Cassa Compartimentale od alla Stazione.

Art. 27.

PAGHE A MEZZO DELLE STAZIONI. — Le paghe agli agenti di Trazione in località dove, per l'esiguità del loro numero, non convenga destinare un pagatore della Cassa, saranno eseguite dalle Stazioni, sia coi prodotti delle gestioni, sia coi fondi provvisti dalla Cassa.

Allo scopo di prevenire ogni motivo di ritardo nella esecuzione delle paghe per eventuale mancanza di fondi presso le Stazioni, sarà cura delle Divisioni Trazione e Materiale di dare, volta per volta, il preavviso del caso all'Ufficio Compartimentale di Ragioneria e alla Divisione del Movimento e Traffico, competenti, affinchè sia in tempo provveduto perchè le Stazioni stesse non abbiano a mancare di fondi sufficienti nel giorno designato alle paghe di cui sopra.

Le Stazioni potranno richiedere l'assistenza di un apposito agente di Trazione per il riconoscimento dei percipienti, quando il personale del Deposito o delle Squadre di Rialzo dipenda da un Capo Deposito o da un Capo Verificatore, anzichè direttamente dal Capo Stazione.

La presente Istruzione annulla e sostituisce quella N. 5 inserita nel *Bollettino Ufficiale* N. 9-1908.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 199-1909.*

Il presente sostituisce l'allegato *A* all'Ordine di Servizio N. 1-1909.

Società Nazionale di Ferrovie e Tranvie

Società Anonima sedente in Roma

LINEA ISEO-EDOLO

Direzione dell'esercizio - Iseo

Il servizio cumulativo, oltrechè alla Rete dello Stato, è esteso anche alle seguenti Amministrazioni: Società Veneta (escluse le linee Torrebelvicino-Schio-Arsiero e Camposampiero-Montebelluna), Ferrovie Nord Milano, Reggio Emilia, Santhià-Biella, Suzzara-Ferrara, Bari-Locorotondo, Valle Seriana, Valle Brembana, Valsugana, Rezzato - Vobarno- Caffaro, Verona - Caprino - Garda, Sondrio - Tirano, Cremona - Borgo San Donnino, Alessandria - Ovada, Poggibonsi - Colle Val d' Elsa, Massa M.ª - Follonica Porto, Mandela - Subiaco, Lago Maggiore, Lago di Como «Lariana» ed alla linea Cerignola stazione - Cerignola città.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate								Impianti fissi							Distanze dal transito di
										Piani caricatori		Bilancie a ponte		Grue fisse			
		Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Veloc. Acc.	Piccola Velocità	Veicoli e Bestiame	Trasporti a Domicilio	Telegrammi privati e di servizio	di testa	di fianco	quantità	portata in tonn.	quantità	portata in tonn.	Sagoma limite	Iseo
Sulzano	Iseo - Edolo	—	—	G	A	P	VB	—	—	—	F	—	—	—	—	—	6
Sale Marasino. .		V	B	G	A	P	VB	—	S	—	F	—	-	—	—	SL	9
Marone		V	B	G	A	P	VB	—	S	—	F	—	—	—	—	SL	13
Pisogne		V	B	G	A	P	VB	D	S	—	F	1	30	—	—	SL	22
Gratacasolo Pian Camuno. .		—	—	G*	A*	P*	VB*	—	—	—	F	—	—	—	—	—	27
Artogne Gianico .		—	—	G*	A*	P*	VB*	—	—	—	F	—	—	—	—	—	30
Darfo		V	B	G	A	P	VB	—	S	—	F	1	30	—	—	SL	33
Erbanno-Angone.		—	—	G*	A*	P*	VB*	—	—	—	F	—	—	—	—	—	36
Pian di Borno. .		—	—	G*	A*	P*	VB*	—	—	—	F	—	—	—	—	—	38
Cogno Esine . .		—	—	G	A	P	VB	—	—	—	F	—	—	—	—	SL	40
Cividate		V	B	G	A	P	VB	—	S	—	F	1	30	—	—	SL	43
Breno.		V	B	G	A	P	VB	D	S	—	F	—	—	—	—	SL	47
Ceto Cerveno . .		—	—	G*	A*	P*	VB*	—	—	—	F	—	—	—	—	—	52
Capo di Ponte. ,		—	—	G	A	P	VB	—	S	—	F	—	—	—	—	SL	57
Sellero		—	—	G*	A*	P*	VB*	—	—	—	F	—	—	—	—	—	59
Cedegolo . . .		V	B	G	A	P	VB	—	S	—	F	—	—	—	—	SL	62
Forno d'Allione .		—	—	G*	A*	P*	VB*	—	—	—	F	—	—	—	—	—	65
Malonno. . . .		—	—	G	A	P	VB	—	S	—	F	—	—	—	—	SL	69
Edolo.		V	B	G	A	P	VB	D	S	—	F	1	30	—	—	—	77

* *Limitatamente ai trasporti a carro completo.*

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 199-1909.*

Prospetto indicante i biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno in servizio cumulativo con la linea Iseo-Edolo.

CORRISPONDENZE da	a e viceversa	Ripartizione	Km.	CORSA SEMPLICE Diretti 1ª	2ª	3ª	Omnibus 1ª	2ª	3ª	ANDATA e RITORNO 1ª	2ª	3ª
Milano C.	Cedegolo	Stato	82	10.50	7.35	4.80	9.55	6.70	4.30	15.00	10.50	6.80
		Brescia-Iseo	21+62	8.80	7.95	4.50	8.80	7.95	4.50	12.55	11.30	6.35
		Totale		19.30	15.30	9.30	18.35	14.65	8.80	27.55	21.80	13.15
	Edolo	Stato	82	10.50	7.35	4.80	9.55	6.70	4.30	15.00	10.50	6.80
		Brescia-Iseo	24+77	10.20	9.35	5.25	10.20	9.35	5.25	14.60	13.35	7.40
		Totale		20.70	16.70	10.05	19.75	16.05	9.55	29.60	23.85	14.20
Bergamo	Cedegolo	Stato	50	—	—	—	5.80	4.10	2.65	8.50	5.95	3.85
		Brescia-Iseo	24+62	—	—	—	8.80	7.95	4.50	12.45	11.20	6.30
		Totale		—	—	—	14.60	12.05	7.15	20.95	17.15	10.15
	Edolo	Stato	50	—	—	—	5.80	4.10	2.65	8.50	5.95	3.85
		Brescia-Iseo	24+77	—	—	—	10.20	9.35	5.25	14.50	13.25	7.35
		Totale		—	—	—	16.00	13.45	7.90	23.00	19.20	11.20
Parma	Cedegolo	Stato	92	—	—	—	10.70	7.50	4.85	16.05	11.25	7.25
		Brescia-Iseo	21+62	—	—	—	8.80	7.95	4.50	12.55	11.30	6.35
		Totale		—	—	—	19.50	15.45	9.35	28.60	22.55	13.60
	Edolo	Stato	92	—	—	—	10.70	7.50	4.85	16.05	11.25	7.25
		Brescia-Iseo	24+77	—	—	—	10.20	9.35	5.25	14.60	13.35	7.10
		Totale		—	—	—	20.90	16.85	10.10	30.65	24.60	14.65

CORRISPONDENZE da	a (e viceversa)	Ripartizione	Km.	CORSA SEMPLICE Diretti 1ª	2ª	3ª	Omnibus 1ª	2ª	3ª	ANDATA e RITORNO 1ª	2ª	3ª
Verona P. N.	Cedegolo	Stato	65	8.30	5.85	3.80	7.55	5.30	3.40	11.50	8.05	5.20
		Brescia-Iseo	24+62	8.80	7.95	4.50	8.80	7.95	4.50	12.40	11.20	6.30
		Totale		17.10	13.80	8.30	16.35	13.25	7.90	23.90	19.25	11.50
	Edolo	Stato	65	8.30	5.85	3.80	7.55	5.30	3.40	11.50	8.05	5.20
		Brescia-Iseo	21+77	10.20	9.35	5.25	10.20	9.35	5.25	14.45	13.25	7.35
		Totale		18.50	15.20	9.05	17.75	14.65	8.65	25.95	21.30	12.55
Verona P. V	Cedegolo	Stato	68	8.70	6.10	3.95	7.90	5.55	3.55	12.00	8.40	5.45
		Brescia-Iseo	24+62	8.80	7.95	4.50	8.80	7.95	4.50	12.40	11.20	6.30
		Totale		17.50	14.05	8.45	16.70	13.50	8.05	24.40	19.60	11.75
	Edolo	Stato	68	8.70	6.10	3.95	7.90	5.55	3.55	12.00	8.40	5.43
		Brescia-Iseo	24+77	10.20	9.35	5.25	10.20	9.35	5.25	14.45	13.25	7.35
		Totale		18.90	15.45	9.20	18.10	14.90	8.80	26.45	21.65	12.80

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 200 – 1909.

Servizio cumulativo con la Ferrovia « Valsugana »

da (e viceversa)	a (e viceversa)	VIA	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice – Treni omnibus 1ª cl.	Treni omnibus 2ª cl.	Treni omnibus 3ª cl.	Treni diretti 1ª cl.	Treni diretti 2ª cl.	Treni diretti 3ª cl.	ANDATA e RITORNO 1ª cl.	ANDATA e RITORNO 2ª cl.	ANDATA e RITORNO 3ª cl.
			Stato	1.30	0.85	0.65				2.20	1.50	1.15
			Valsug.	0.65	0.45	0.30				1.05	0.70	0 45
Cittadella . . .	Castello di Godego	Castelfr.-Valsugana	Totale	1.95	1 30	0.95				3.25	2 20	1.60
			Stato	1.30	0.85	0.65				2.20	1.50	1.15
			Valsug.	1.90	1.30	0.85				3.05	2 05	1.30
id.	Noale-Scorzè	Id.	Totate	3.20	2 15	1.50				5.25	3.55	2.45
			Stato	1.30	0 85	0.65				2.20	1.50	1.15
			Valsug.	0.95	0.65	0.45				1.55	1.05	0.65
id.	Piombino-Dese	Id	Totale	2.25	1.50	1.10				3.75	2.55	1.80
			Stato	1.65	1 15	0.75				2 45	1.75	1.10
			Valsug.	1.60	1.05	0.70				2.55	1.70	1.10
Dolo	Noale-Scorzè	Mestre-Valsugana	Totale	3.25	2.20	1.45				5.00	3.45	2.20
			Stato	1.70	1.25	0.85				2.85	2.10	1.50
			Valsug.	1.90	1.30	0.85				3.05	2 05	1.30
Fontaniva. . .	Id.	Castelfr. Valsugana	Totale	3.60	2.55	1.70				5.90	4 15	2.80
			Stato	1.20	0 85	0.55				1 75	1.25	0.80
			Valsug.	1.60	1 05	0.70				2 55	1.70	1.10
Marano	Id.	Mestre-Valsugana	Totale	2.80	1.90	1.25				4.30	2.95	1.90
			Stato	1.20	0.85	0.55	1.30	0.90	0.60	1.85	1.30	0.85
			Valsug.	1.60	1.05	0.70	1.60	1.05	0.70	2.55	1.70	1.10
Mogliano. . .	Id.	Id.	Totale	2.80	1.90	1.25	2.90	1.95	1.30	4.40	3.00	1.95

NB. — Ai prezzi suddetti va aggiunta la tassa di bollo.

da	a	VIA	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice						ANDATA e RITORNO		
				Treni omnibus			Treni diretti					
e viceversa				1a cl.	2a cl.	3a cl.	1a cl.	2a cl.	3a cl.	1a cl.	2a cl.	3a cl.
			Stato	3.40	2.40	1.55	3.75	2.60	1.70	5.30	3.75	2.40
			Valsug.	1.60	1.05	0.70	1.60	1.05	0.70	2.55	1.70	1.10
Padova	Noale-Scorzè	Mestre-Valsugana	Totale	5.00	3.15	2.25	5.35	3.65	2.40	7.85	5.45	3.50
			Stato	3.40	2.40	1.55	3.75	2.60	1.70	5.30	3.75	2.40
			Valsug.	2.55	1.70	1.10	2.55	1.70	1.10	4.05	2.70	1.75
Id.	Piombino-Dese	Id.	Totale	5.95	4.10	2.65	6.30	4.30	2.80	9.35	6.45	4.15
			Stato	7.00	4.90	3.15	7.70	5.40	3.50	10.80	7.55	4.90
			Valsug.	4.00	2.70	1.75	4.00	2.70	1.75	6.40	4.30	2.75
Portogruaro. .	Castello di Godego	Id.	Totale	11.00	7.60	4.90	11.70	8.10	5.25	17.20	11.85	7.65
			Stato	7.00	4.90	3.15	7.70	5.40	3.50	10.80	7.55	4.90
			Valsug.	1.60	1.05	0.70	1.60	1.05	0.70	2.55	1.70	1.10
Id.	Noale-Scorzè	Id.	Totale	8.60	5.95	3.85	9.30	6.45	4.20	13.35	9.25	6.00
			Stato	7.00	4.90	3.15	7.70	5.40	3.50	10.80	7.55	4.90
			Valsug.	2.55	1.70	1.10	2.55	1.70	1.10	4.05	2.70	1.75
Id.	Piombino-Dese	Id.	Totale	9.55	6.60	4.25	10.25	7.10	4.60	14.85	10.25	6.65
			Stato	3.85	2.70	1.75	4.25	2.95	1.95	6.05	4.25	2.75
			Valsug.	1.60	1.05	0.70	1.60	1.05	0.70	2.55	1.70	1.10
S. Donà di Piave	Noale-Scorzè	Id.	Totale	5.45	3.75	2.45	5.85	4.00	2.65	8.60	5.95	3.85
			Stato	7.10	5.15	3.25				11.90	8.95	5.35
			Valsug.	1.90	1.30	0.85				3.05	2.05	1.30
Schio	Id.	Castelfr. - Valsugana	Totale	9.00	6.45	4.10				14.95	11.00	6.65
			Stato	2.80	2.10	1.35				4.70	3.55	2.20
			Valsug.	0.65	0.45	0.30				1.05	0.70	0.45
Treviso	Castello di Godego	Id.	Totale	3.45	2.55	1.65				5.75	4.25	2.65

N. B. — Ai prezzi suddetti va aggiunta la tassa di bollo.

Allegato **A** *all'Ordine di servizio N.* ***203-1909.***

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (ediz. 1° luglio 1908) si dovrà:

a pag. 11, aggiungere fra le stazioni di Amendolea e di Amorosi, la Casa cantoniera di *Amola*, con le seguenti indicazioni:

Amola * (casa cantoniera)	Bologna-Verona	Firenze (Sez. Bolog.)	Bologna	60	V (6)	B (6)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

a pag. 221, dopo la stazione di Amendolea, inserire il nome della Casa cantoniera di *Amola*, con le seguenti indicazioni:

Amola (Casa cantoniera)	19.141.29.15	1121	1135

Allegato B all'Ordine di servizio N. 203-1909.

Linea ad esercizio economico Bologna-Poggio Rusco-Revere.

Tariffe per viaggiatori in servizio locale fra la Casa cantoniera di Amola e le stazioni e case cantoniere della linea Bologna-Poggio Rusco-Revere.

da	a	Chilometri	Andata sola		Andata e ritorno		Metà prezzo	
e viceversa			1ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	3ª cl.	1ª cl.	3ª cl.
Bologna	*Amola (C. C.)* . . .	24	1,—	0,60	—	—	(0,50)	(0,30)
Bertalia (Casa Cant.) .	» . . .	22	1,—	0,50	—	—	—	—
Panigale Scala (C. C.).	» . . .	19	0,80	0,50	—	—	—	—
Calderara di Reno (C.C.)	» . . .	16	0,80	0,40	—		—	—
Tavernelle d'Emilia . .	» . . .	12	0,60	0,30	—	—	(0,30)	(0,15)
S. Giacomo di Martignone (C. C.).	» . . .	8	0,40	0,20	—	—	—	—
Poggio (C. C.)	» . . .	6	0,30	0,10	—	—	—	—
S. Giovanni in Persiceto	» . . .	3	0,20	0,10	—	—	—	—
Crocetta (C. C.) . . .	» . . .	4	0,20	0,10	—	—	—	—
Crevalcore	» . . .	7	0,30	0,10	—	—	0,20	—
Bolognina (C. C.). . .	» . . .	12	0,60	0,30	—	—	—	—
Camposanto	» . . .	15	0,80	0,40	—	—	(0,40)	(0,20)
S. Felice sul Panaro .	» . . .	20	0,80	0,50	—	—	(0,40)	(0,25)
S. Biagio in Padule (C.C.)	» . . .	23	1,—	0,60	—	—	—	—
Mortizzuolo (C. C.) . .	» . . .	25	1,—	0,60	—	—	—	—
Mirandola	» . . .	27	1,—	0,60	—	—	(0,50)	(0,30)
Quarantoli (C. C.) . .	» . . .	30	1,50	0,80	—	—	—	—
Tramuschio (C. C.). . .	» . . .	34	2,—	0,80	—	—	—	—
Poggio Rusco	» . . .	37	2,—	0,80	—	—	(1,—)	(0,40)
Villa Poma (C. C.) . .	» . . .	39	2,—	0,80	—	—	—	—
Revere.	» . . .	44	2,50	1,—	—	—	(1,25)	(0,50)

Avvertenze.

Biglietti a metà prezzo. — Si rilasciano soltanto ai ragazzi, e come tali si considerano quelli di statura da m. 0,90 a m. 1,15 che viaggiano accompagnati da persona adulta, nonchè ai conduttori di bestiame.

I prezzi fra parentesi valgono soltanto pei viaggi dalle stazioni alla Casa cantoniera e non viceversa.

I prezzi suddetti comprendono l'imposta erariale del 2,50 %, nonchè la tassa di bollo del 0,50 %.

Allegato all'Ordine di servizio N. 209-1909.

NOMENCLATURA delle merci	Peso minimo per ogni vagone (ton.)	I da 1 a 50 km.	II da 51 a 100 km.	III da 101 a 200 km.	IV da 201 a 300 km.	V da 301 a 400 km.	VI da 401 a 500 km.	VII da 501 a 600 km.	VIII da 601 a 700 km.	IX da 701 a 800 km.	X da 801 a 900 km.	XI da 901 a 1000 km.	XII oltre 1000 km.	Diritto fisso per tonnellata
		Zone di percorrenza — Prezzi per tonnellata (in lire)												
Filo di rame e di ottone e corde di filo di rame, di qualsiasi diametro	—	0.1236	0.1236	0.1133	0.1030	0.1030	0.0927	0.0824	0.0772	0.0669	0.0618	0.0515	0.0463	2.06
		6.18	12.36	23.69	33.99	44.29	53.56	61.80	69.52	76.21	82.39	87.51	—	
	5	0.1133	0.0927	0.0669	0.0515	0.0463	0.0463	0.0463	0.0412	0.0412	0.0360	0.0360	0.0360	1.545
		5.665	10.30	16.99	22.14	26.77	31.40	36.03	40.15	44.27	47.87	51.47	—	
	8	0.1030	0.0515	0.0515	0.0463	0.0412	0.0412	0.0360	0.0360	0.0360	0.0360	0.0360	0.0360	
		5.15	7.725	12.875	17.505	21.625	25.745	29.345	32.945	36.545	40.145	43.745	—	
Maillechort (lega di rame, nichel e zinco) in lastre od in piastre	5	0.0927	0.0618	0.0566	0.0463	0.0463	0.0412	0.0412	0.0412	0.0412	0.0360	0.0360	0.0360	1.545
		4.635	7.725	13.385	18.015	22.645	26.765	30.885	35.005	39.125	42.725	46.325	—	
	8	0.0824	0.0412	0.0412	0.0412	0.0412	0.0360	0.0360	0.0360	0.0309	0.0309	0.0309	0.0309	
		4.12	6.18	10.30	14.42	18.54	22.14	25.74	29.34	32.43	35.52	38.61	—	
Rame e ottone in fogli, lamine, lastre, masse, pani, piastre, rosette e verghe a a fasci	5	0.0772	0.0772	0.0515	0.0463	0.0412	0.0412	0.0360	0.0360	0.0360	0.0360	0.0360	0.0360	1.545
		3.86	7.72	12.87	17.50	21.62	25.74	29.34	32.94	36.54	40.14	43.74	—	
	8	0.0721	0.0412	0.0412	0.0412	0.0360	0.0360	0.0360	0.0309	0.0309	0.0257	0.0257	0.0257	
		3.605	5.665	9.785	13.905	17.505	21.105	24.705	27.795	30.885	33.455	36.025	—	

da e viceversa	a	VIA	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice – Treni omnibus 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	Treni diretti 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	ANDATA e RITORNO 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
			Stato	2 45	1 75	1.10	2.70	1.90	1.25	3.85	2 70	1.75
			Valsug.	1 60	1.05	0.70	1.60	1.05	0.70	2.55	1.70	1 10
Treviso	Noale-Scorzè	Mestre-Valsugana	Totale	4 05	2 80	1.80	4.30	2.95	1.95	6 40	4.40	2.85
			Stato	2.80	2.10	1.35				4.70	3.55	2 20
			Valsug.	0.95	0.65	0 45				1.55	1,05	0.65
Id.	Piombino-Dese	Castelfr. Valsugana	Totale	3.75	2.75	1.80				6.25	4.60	2.85
			Stato	3.65	2.65	1.70				6.15	4.70	2.75
			Valsug.	0.65	0.45	0.30				1.05	0 70	0.45
Vicenza. . . .	Castello di Godego	Id.	Totale	4 30	3 10	2.00				7.20	5.40	3.20
			Stato	3.65	2 65	1.70				6.15	4 70	2 75
			Valsug.	1.90	1.30	0.85				3.05	2.05	1.30
Id.	Noale-Scorze	Id.	Totale	5 55	3.95	2.55				9.20	6.75	4 05
			Stato	3.65	2.65	1.70				6.15	4 70	2.75
			Valsug.	0.95	0.65	0.45				1.53	1.05	0.65
Id.	Piombino-Dese	Id.	Totale	4.60	3.30	2 15				7.70	5.75	3.40

NB. — Ai prezzi suddetti va aggiunta la tassa di bollo.

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 200-1909.*

PROSPETTO dei prezzi da riscuotersi per il percorso sulla linea Mestre – Castelfranco – Bassano (Ferrovia della Valsugana)

Per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli eseguiti in base alle Concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Transiti — Punto d'allacciamento colle reti principali	Distanze dai transiti	Tariffa differenziale B 1a classe	2a classe	3a classe	Tariffa speciale per operai in comitive 3a classe	Tariffa militare 1a classe	2a classe	3a classe	Base per tonn. divisibile di 10 in 10 kg. Bagagli
Castello di Godego	Mestre - Bassano (Valsugana)	Castelfranco Veneto	6	0,45	0,30	0,20	0,20	0,20	0,15	0,10	1,356
		Mestre	38	2,75	1,90	1,30	1,05	1,10	0,80	0,55	8,588
Piombino Dese	Id.	Castelfranco Veneto	9	0,65	0,45	0,30	0,25	0,30	0,20	0,15	2,034
		Mestre	24	1,75	1,20	0,80	0,70	0,70	0,50	0,35	5,424
Noale Scorzè	Id.	Castelfranco Veneto	18	1,30	0,90	0,60	0,50	0,55	0,40	0,30	4,068
		Mestre	15	1,10	0,75	0,50	0,45	0,45	0,35	0,25	3,390

Allegato **C** *all'Ordine di Servizio N. 199-1909.*

Prospetto dei prezzi da riscuotersi per il percorso sulla linea Iseo-Edolo per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli da eseguirsi in base alle concessioni speciali ed al Regolamento per trasporti militari.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Transiti (punti d'allacciamento colle reti principali)	Distanze dai transiti	Tariffa differenziale B		Tariffa speciale per operai in comitiva	Tariffa militare		Bagagli
				1ª classe	2ª classe		1ª classe	2ª classe	Base per tonn. divisibile di 10 in 10 Kg.
Cedegolo . . .	Iseo-Edolo	Iseo	62	3.80	2.05	1.65	1.55	0.90	14.012
Edolo	Id.	Id.	77	4.70	2.55	1.95	1.90	1.10	17.402

NB. — I prezzi suindicati di 1ª classe sono da applicarsi ai viaggiatori fruenti sulle linee dello Stato della 1ª e della 2ª classe.

Allegato **D** *all'Ordine di Servizio N. 199-1909.*

Il presente sostituisce l'allegato *D* all'Ordine di Servizio N. 1-1909.

Trasporti a domicilio nelle stazioni della linea Iseo-Edolo.

STAZIONE	Pacchi ferroviari Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.	Grande Velocità					Piccola Velocità			
		NUMERARIO e preziosi		Mercanzia in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per spedizione	Mercanzie in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per spedizione
	Prezzo per ogni spedizione	per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per spedizione	per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			
Iseo . . .	0.10	—	—	0.15	0.25	0.20	0.10	0.20	0.10	0.15
Pisogne. .	0.10	—	—	0.25	0.45	0.20	0.25	0.45	0.20	0.20
Breno . .	0.15	—	—	0.25	0.50	0.20	0.25	0.50	0.20	0.20
Edolo. . . .	0.20	—	—	0.30	0.60	0.30	0.30	0.60	0.25	0.30

Errata-Corrige

Ordine di Servizio N. 97-1908 (Boll. 15-08). Comma *A* art. **2°, sostituire** alle parole « *forniti col Mod. F. 20* » le parole « *forniti collo stesso Mod. F. 19 o col Mod. F. 20* ».

Ordine di Servizio N. 32-1909 (Boll. 4-09) 2° alinea. Sostituire alle parole « *col Mod. F. 20* » le parole « *collo stesso Mod. F. 19 o col Mod. F. 20* ».

Ordine di Servizio N. 184 (Boll. N. 28-1909). Invece di: *(Vedi Ordine di Servizio N. 37-1909)*, leggere: (*Vedi Ordine di Servizio N. 87-1909*).

Ordine di Servizio N. 190-09 (Boll. 29). Correggere da *30* in *80* il numero dei veicoli che possono essere contenuti nel binario delle precedenze di Capalbio.

Ordine di Servizio N. 196-09 (Boll. 29). Correggere in Km. 36 + 756 la progressiva Bivio Codola indicata al Kilometro 36 + 703.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ 8,00

Anno II - N. 31.

5 Agosto 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali.
Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, Agosto 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*.

Per memoria.

LEGGE N. *421 del 4 luglio 1909 sull'assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1908-909* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Sono approvate le variazioni per l'assestamento del bilancio di previsione dell'esercizio finanziario 1908-909 indicate per ogni Ministero e per ciascun capitolo nella tabella *A*, annessa alla presente legge.

Art. 2.

Il bilancio di previsione per l'esercizio 1908-909, rettificato in conformità al precedente art. 1, presenta i seguenti risultati:

Entrate e spese effettive.

Entrata	L.	2,069,185,859.59
Spesa	»	2,016,750,057.82
Avanzo. . .	L. +	52,435,801.77

Costruzione di strade ferrate.

Entrata	L.	»
Spesa	»	8,110,000 —
Disavanzo. . .	L. —	8,110,000 —

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* N. 169, del 21 luglio 1909.

Movimento di capitali.

Entrata	L.		373,499,841.05
Spesa	»		332,348,230.88
Avanzo. . . .	L.	+	41,151,610.17

Partite di giro.

Entrata	L.	63,644,796.91
Spesa	»	63,644,796.91
		»

È approvata la Tabella *B* che contiene i suddetti stanziamenti, ed il riepilogo generale rimane così stabilito:

Entrata	L.		2,506,330,497.55
Spesa	»		2,420,853,085.61
Avanzo . .	L.	+	85.477,411.94

Art. 3.

Sono convalidati i decreti Reali, coi quali vennero autorizzate le prelevazioni dal fondo di riserva per le spese impreviste indicate nell' annessa tabella *D*. Sono quindi approvate le prelevazioni medesime e quelle fatte sul fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine indicate nell'annessa tabella *C*, per gli effetti di che agli articoli 29 e 38 del testo unico della legge sulla contabilità generale, approvato col R. decreto 17 febbraio 1884, N. 2016 (serie 3ª).

Art. 4.

All'elenco delle spese obbligatorie e d'ordine annesso alla legge di approvazione dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio 1908-909 sono portate le variazioni indicate nella tabella *E*, unita alla presente legge.

Art. 5.

L'Amministrazione del fondo di massa del Corpo della R. guardia di finanza è autorizzata:

a) ad accertare e riscuotere, secondo le leggi in vigore, le proprie entrate riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1908 al 30 giugno 1909, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella *F*);

b) a far pagare le proprie spese ordinarie e straordinarie relative all'esercizio finanziario dal 1° luglio 1908 al 30 giugno 1909, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge (tabella *G*).

Per gli effetti di che all'articolo n. 38 del testo unico della legge sulla contabilità generale dello Stato, approvato col Regio decreto 17 febbraio 1884, n. 2016, sono considerate spese obbligatorie e d'ordine dell'Amministrazione del fondo di massa del Corpo della R. guardia di finanza quelle descritte nell'elenco n. 1, annesso alla presente legge (tabella *H*).

Pel pagamento delle spese indicate nell'elenco n. 2 (tabella *I*), annesso alla presente legge, potrà l'Amministrazione del fondo di massa del Corpo della R. guardia di finanza aprire crediti, mediante mandati a disposizione dei funzionari incaricati.

Art. 6.

Gli stanziamenti dei capitoli dell'entrata e della spesa, inscritti per memoria nel bilancio del fondo di massa del Corpo della R. guardia di finanza e riguardanti l'aumento o la diminuzione delle rimanenze del magazzino degli effetti di vestiario, saranno determinati in fine d'esercizio con decreto del Ministro del tesoro, da registrarsi alla Corte dei conti, in corrispondenza coi risultati effettivi del conto del magazzino stesso.

Art. 7.

Sono approvate le variazioni per l'assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1908-1909 dell'Amministrazione del fondo per il culto, descritte nella tabella *K*, annessa alla presente legge.

Art. 8.

L'Amministrazione del Fondo per il Culto è autorizzata ad imputare sui residui 1907-908 e sulla competenza 1908-909 tutti i pagamenti del capitolo N. 51 — « Supplementi di congrua concessi in esecuzione dell'art. 28 della legge 7 luglio 1866, o di altre leggi precedenti o susseguenti, ai titolari di beneficii parrocchiali deficienti e assegni agli economi spirituali durante le vacanze » senza distinzione dell'esercizio al quale si riferiscono gli impegni relativi.

Art. 9.

Sono approvate le variazioni per l'assestamento del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1908-909 dell'Amministrazione del fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma, descritto nella tabella *L*, annessa alla presente legge.

Art. 10.

Sono approvate le variazioni ai bilanci della entrata e della spesa degli Economati dei benefici vacanti per l'esercizio finanziario 1908-909 descritte nella tabella *M*, annessa alla presente legge.

Art. 11.

Sono approvate le variazioni al bilancio dell'entrata e della spesa delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1908-909 descritte nella tabella *N* annessa alla presente legge.

Art. 12.

L'ammontare del fondo di dotazione di magazzino delle Ferrovie dello Stato, di cui all'art. 17 della legge 7 luglio 1907, N. 429, rimane stabilito per l'esercizio finanziario 1908-909 in L. 120,000,000.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato ha facoltà di prelevare la somma di L. 9,741,341.09 occorrente per raggiungere tale ammontare, dai fondi autorizzati con le leggi 22 aprile 1905, n. 137, 19 aprile 1906, n. 127 e 23 dicembre 1906, n. 638.

Art. 13.

Il limite massimo delle annualità per le pensioni da concedersi nell'esercizio 1908-909 pei collocamenti a riposo, sia di autorità, sia in seguito a domanda determinata da invito di ufficio, stabilito in L. 451,000 con l'art. 4 della legge 28 maggio 1908, N. 213 che approvò lo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio suddetto, è elevato alla somma di L. 627,000, ripartita nella seguente misura fra i vari Ministeri:

Ministero	del tesoro	L.	12,000
Id.	delle finanze	»	25,000
Id	di grazia e giustizia	»	140,000
Id.	degli affari esteri	»	11,000
Id.	dell'istruzione pubblica	»	42,000
Id.	dell'interno	»	73,000
Id.	dei lavori pubblici	»	20,000
Id.	delle poste e dei telegrafi	»	18,000
Id.	della guerra	»	240,000
Id.	della marina	»	40,000
Id.	dell' agricoltura, industria e commercio	»	6,000
	Totale	L.	627,000

Art. 14.

Agli effetti dell'art. 10 della legge 9 luglio 1908, N. 418, concernente provvedimenti per le pensioni del personale delle Ferrovie dello Stato, il limite massimo dell'annualità per le pensioni da concedersi nell'esercizio 1908-909 in dipendenza dei normali collocamenti a riposo non chiesti dagli agenti, senza che concorra la constatata loro inabilità, è stabilito nella somma di L. 250,000.

Art. 15.

Il Governo del Re è autorizzato a prelevare dal fondo di riserva dell'Amministrazione delle Ferrovie di Stato, disponibile al 30 giugno 1909, oltre quanto occorra per provvedere

ad eventuali insufficienze di stanziamento giusta l'art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, anche una somma non superiore a L. 9,000,000 in aggiunta al prodotto netto da versarsi al tesoro, accertato alla chiusura dell'esercizio 1908-909.

Art. 16.

È autorizzato il Governo del Re ad aumentare di L. 20,000,000 il limite massimo, del conto corrente fra il Tesoro dello Stato e il Ministero dei lavori pubblici istituito con la legge 15 aprile 1909, n 188, per provvedere ad opere e bisogni urgenti nei Comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

Ordiniamo che la presente, munità del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 4 luglio 1908.

VITTORIO EMANUELE

CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli* : ORLANDO.

Omissis.

Tabella N.

Variazioni al bilancio di previsione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1908-909.

CAPITOLI		Ammontare delle variazioni		
Numero	Denominazione			
	ENTRATA			
	Parte ordinaria.			
1.	Prodotti del traffico.			
	a) Viaggiatori	+	1,349,841	—
	a-bis) Viaggi dei membri del Parlamento	+	451	17
	b) Merci a grande velocità	+	1,200,000	—
	c) Merci a piccola velocità accelerata	+	2,350,000	—
	d) Merci a piccola velocità ordinaria	+	4,237,707	83
		+	9,138,000	—
2.	Introiti diversi del traffico	+	800,000	—
3.	Prodotti indiretti	+	200,000	—
4.	Introiti a rimborso di spesa	+	24,400,000	—
5.	Proventi eventuali dell'azienda	+	120,000	—
7.	Proventi della vendita di materiale fuori d'uso provenienti dall'armamento	—	2,000,000	—
7-*bis*.	Proventi della vendita di materiali fuor d'uso provenienti dai rotabili	—	2,000,000	—
7-*ter*.	Concorso di altri enti pubblici o privati nelle spese di straordinaria manutenzione	per	memoria	
8.	Prodotti provenienti dai lavori in conto patrimoniale	—	2,500,000	—
8-*bis*.	Introiti devoluti al bilancio in compenso dei nuovi oneri addossatigli dal 1° gennaio 1909 per la gestione pensione e sussidi (art. 3, lettera *d* della legge 9 luglio 1908, n. 418)	+	4,600,000	—
	Totale delle variazioni della parte ordinaria	+	32,758,000	

CAPITOLI		Ammontare delle variazioni
Numero	Denominazione	
	Parte straordinaria.	
9.	Sovvenzione del tesoro per lavori e provviste di materiale rotabile (art. 1 della legge 19 aprile 1906, n. 127)	+ 115,000,000 —
9-*bis*.	Sovvenzione del tesoro per aumento della dotazione di magazzino	+ 9,714,341 09
9-*ter*.	Concorso di altri enti pubblici o privati nelle spese di carattere patrimoniale	per memoria
9-*quater*.	Somma corrispondente a quella stanziata nella spesa in ragione del 2 per cento dei prodotti del traffico, per migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee e loro dipendenze e al materiale rotabile e da erogarsi nelle spese di cui all'art. 21 della legge 7 luglio 1907, n. 429	+ 9,200,000 —
10-*ter*.	Sovvenzione del tesoro per la costruzione e l'acquisto del materiale navale (art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111).	+ 2,000,000 —
12.	Ministero dei lavori pubblici - Rimborso spese per studi, dirigonza e sorveglianza delle costruzioni di cui all'art. 23 della legge 22 aprile 1905, n. 137)	+ 2,500,000 —
12-*bis*.	Entrate della gestione pensioni dal 1° gennaio 1909 (legge 9 luglio 1908, n° 418	+ 25,000,000 —
	Totale delle variazioni della parte straordinaria	+ 163,414,341 09
	Partite di giro.	
13.	Approvvigionamenti - Forniture fatte alle stazioni, ai depositi, alle officine, alle linee, ecc..	+ 50,000,000 —
14.	Officine - Lavori eseguiti per conto dei vari servizi .	+ 8,000,000 —
15.	Imposta erariale sui trasporti	+ 950,000 —
16.	Sovrimposta erariale a favore degli istituti di previdenza	— 3,900,000 —
17.	Tassa di bollo sui trasporti	+ 200,000 —
18.	Imposta di ricchezza mobile sulle competenze del personale	+ 1,000,000 —
19.	Somme fornite dagli Istituti di previdenza per la costruzione delle case pei ferrovieri (legge 14 luglio 1907, n. 553)	+ 6,000,000 —

CAPITOLI		Ammontare delle variazioni
Numero	Denominazione	
20.	Ritenute speciali al personale per contributo al fondo di garanzia per le cessioni di stipendi e salari (articoli 9, 10 e 11 della legge 30 giugno 1908, n. 335) .	per memoria
	Totale delle partite di giro . . .	+ 62,250,000 —
	Totale generale delle variazioni all'entrata	+ 258,422,341 09

SPESA

Parte ordinaria.

Numero	Denominazione	Ammontare delle variazioni
1.	Spese della direzione generale coi servizi centrali ed uffici dipendenti:	
	Personale	— 600,000 —
	Spese diverse	— 210,000 —
2.	Spese generali:	
	Imposte e tasse	+ 450,000 —
	Contributo istituti di previdenza	+ 1.850,000 —
	Spese diverse	+ 1,645,000 —
2-*bis*.	Gestione dei magazzini dell'Economato:	
	Personale	+ 300,000 —
	Spese diverse	+ 290,000 —
	Assegni di esonero (art. 59 e 60 della legge 7 luglio 1907, n. 429)	+ 325,000 —
3.	Spese del servizio mantenimento e sorveglianza:	
	Personale	+ 1,300,000 —
	Lavori ed accessori	+ 6,150.000 —
4	Spese del servizio di trazione ed officine:	
	Personale	+ 3.000.000 —
	Combustibile per locomotive	+ 1,700,000 —
	Manutenzione materiale rotabile ed accessori. . . .	+ 11,900,000 —
5.	Spese del servizio movimento e traffico:	
	Personale	+ 2,000,000 —
	Spese accessorie	+ 17,650,000 —
6.	Spese per la navigazione dello stretto di Messina:	
	Personale	+ 53.000 —
	Combustibile	+ 4,000 —
	Spese diverse	+ 47.000 —

CAPITOLI Numero	Denominazione		Ammontare delle variazioni
6-*bis*.	Noli passivi	+	700,000 —
6-*ter*.	Quota del 2 per cento dei prodotti del traffico del 1° semestre 1909 da versare alla gestione pensioni e sussidi (legge 9 luglio 1908, n. 418)	+	4,600,000 —
7.	Rinnovamento del materiale rotabile	—	6,250,000 —
	Dette da sostenersi col ricavo pel materiale fuori d'uso	—	2,000,000 —
7-*bis*.	Spese pel rinnovamento della parte metallica dell'armamento da sostenersi col ricavo del materiale fuori d'uso	—	2,000,000 —
8.	Spese di migliorie da sostenersi a carico dell'esercizio (legge 23 dicembre 1906, n. 638)	+	198,760 —
	Dette da sostenersi col ricavo della vendita di materiale fuori uso	—	2,500,000 —
9.	Annualità dovuta al tesoro per interessi ed ammortamento del valore del materiale rotabile e d'esercizio consegnato alle ferrovie di Stato	+	4,970,900 32
10.	Annualità dovuta al tesoro per interessi ed ammortamento del valore degli approvvigionamenti di magazzino	—	3,098,510 40
11.	Annualità dovuta al tesoro per interessi ed ammortamento a calcolo delle somme fornite dal tesoro nel primo biennio e da fornire nel quarto anno per spese patrimoniali	+	1,111,380 50
12.	Interessi sulle somme pagate dal tesoro con mezzi ordinari di tesoreria per liquidazioni ferroviarie ed altre spese straordinarie per le ferrovie di Stato ai termini dall'art. 1 della legge 25 giugno 1905, n. 261 e 23 dicembre 1906, n. 638	—	400,000 —
15.	Fondo di riserva (2 per cento dei prodotti del traffico) - Art. 24 delle legge 7 luglio 1907, n. 429	+	198,760 —
17.	Quota spettante ai concessionari delle ferrovie delle quali lo Stato è comproprietario e di quelle concesse all'industria privata	—	850,000 —
19	Prodotti netti dell'esercizio, da versare al tesoro	—	9,777,290 42
	Totale delle variazioni alla parte ordinaria	+	32,758,000 —

Parte straordinaria.

20.	Spese per valori e provviste di materiale rotabile per sopperire alle deficienze al 1° luglio 1905 e per far fronte all'aumento del traffico	+	115,000,000 —

Allegato all'Ordine di Servizio N. 216-1909.

Prezzi applicabili in servizio cumulativo colle Poste Svizzere dalle seguenti stazioni italiane ai controindicati transiti e viceversa.

STAZIONI	Transiti	Kilometri	Tariffa generale prezzo per quintale (1)	Tassa su valore		TARIFFE SPECIALI							
						A Messaggerie e merci				**B** Derrate alimentari e prodotti di agricoltura solo dall'Italia.			
				Fino a 200 lire	Oltre 500 per ogni 500 lire indivisibili (1)	fino a 5 Kg.	oltre 5 a 10 Kg.	oltre 10 a 15 Kg.	oltre 15 a 20 Kg.	fino a 5 Kg	oltre 5 a 10 Kg.	oltre 10 a 15 Kg.	oltre 15 a 20 Kg.
Baveno	Iselle	55	2.60	0.70	0.096	0.50	0.60	0.70	0.70	0.45	0.55	0.70	0.70
Belgirate . . .	id.	65	3.05	0.70	0.114	0.50	0.60	0 70	0.70	0.45	0.55	0.70	0.70
Cuzzago	id.	40	1.90	0.70	0.070	0.50	0.60	0.70	0.70	0.45	0.55	0.70	0.70
Lesa	id.	67	3.15	0.70	0.117	0.50	0.60	0.70	0:70	0.45	0.55	0.70	0.70
Meina	id.	71	3.30	0.70	0.124	0.50	0.60	0,70	7.70	0 45	0.55	0.70	0.70
Pallanza Fondo Toce	id.	50	2,35	0.70	0.037	0.50	0.60	0.70	0.70	0.45	0.55	0.70	0.70
Stresa.	id.	59	2.75	0.70	0.103	0.50	0.60	0,70	0.70	0,45	0.55	0.70	0.70

(1) Tassa minima per spezizione L. 0,70

Allegato all'Ordine di Servizio N. 219-1909.

Tariffa eccezionale N. 1011 P. V.

(Per le linee continentali dello Stato).

(*Attivata il 1° luglio 1909*)

Acqua dolce potabile in botti o vagoni serbatoi (1) trasportata per conto di Municipi e da essi distribuita direttamente ai consumatori, nonchè per conto di Amministrazioni dello Stato.

Stazioni mittenti e destinatarie – Quelle di tutte le linee continentali dello Stato.

Peso minimo per ogni vagone	Zone di percorrenza												Diritto fisso per tonnellata
	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	
	da 1 a 50 km.	da 51 a 100 km.	da 101 a 200 km.	da 201 a 300 km.	da 301 a 400 km.	da 401 a 500 km.	da 501 a 600 km.	da 601 a 700 km.	da 701 a 800 km.	da 801 a 900 km.	da 901 a 1000 km.	oltre 1000 km.	
ton.	Prezzi per tonnellata (in lire)												
6	0 0231	0.0231	0.0180	0.0155	0.0154	0.0155	0.0154	0 0129	0.0128	0.0129	0.0128	0.0128	0.206
	1 155	2.310	4.110	5.660	7.200	8.750	10.290	11.580	12.860	11.150	15.430	—	

(1) Per le spedizioni in vagoni serbatoi di proprietà delle ferrovie dello Stato sono applicabili le norme e condizioni stabilite dall'allegato 14.

CAPITOLI		Ammontare delle variazioni
Numero	Denominazione	
20.	Dette da eseguirsi coi rimborsi e concorsi di Società concessionarie di ferrovie, di altre Amministrazioni pubbliche e di terzi, di cui l'art. 18 della legge 7 luglio 1907, n. 429	per memoria
»	Dette da eseguirsi colla somma stanziata nella parte straordinaria dell'entrata in relazione a quella inscritta nella parte ordinaria della spesa per migliorie ed aumenti di carattere patrimoniale alle linee e loro dipendenze del materiale rotabile	+ 9,200,000 —
20-*bis*.	Spese per la costruzione e l'acquisto del materiale navale (art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111) . .	+ 2,000,000 —
23.	Spese per studi, dirigenza e sorveglianza delle costruzioni	+ 2,500,000 —
23-*bis*.	Spese per aumento della dotazione di magazzino .	+ 9,714,341 09
23-*ter*.	Spesa della gestione pensioni e sussidi dal 1° gennaio 1909 (legge 1° luglio 1908, n. 418)	+ 25,000,000 —
	Totale delle variazioni alla parte straordinaria	+ 163,414,341 09

Partite di giro.

24.	Approvvigionamenti – Materie di primo acquisto o restituite al magazzino	+ 50,000,000 —
25.	Officine – Mano d'opera, materie d'impiego ed altre spese delle officine	+ 8,000,000 —
26.	Imposta erariale sui trasposti	+ 950,000 —
27.	Sovrimposta erariale a favore degli istituti di previdenza	— 3,900,000 —
28.	Tassa di bollo sui trasporti.	+ 200,000 —
29.	Imposta di ricchezza mobile sulle competenze del personale	+ 1,000,000 —
30.	Spese per acquisto e costruzioni di case economiche pei ferrovieri (art. 1° della legge 14 luglio 1907, n. 553)	+ 6,000,000 —
31.	Versamento alla Cassa depositi e prestiti delle ritenute speciali al personale per contributo al fondo di garanzia per le cessioni di stipendi e salari (articoli 9, 10 e 11 della legge 30 giugno 1908, n. 335)	per memoria
	Totale delle variazioni alle partite di giro	+ 62,250,000 —
	Totale generale delle variazioni alla spesa	+ 258,422,341 09

Visto d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro del tesoro
CARCANO.

LEGGE *n. 524 del 15 luglio 1909, che autorizza a coordinare in testo unico le disposizioni vigenti relative alle ferrovie concesse all'industria privata, alle tramvie e alle automobili in servizio pubblico* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Nella formazione del testo unico di cui all'art. 23 della legge 12 luglio 1908, n. 444, il Governo del Re è autorizzato a riunire, coordinare con le conseguenti modifiche di forma, e raggruppare organicamente in parti, titoli, capitoli e sezioni denominandoli secondo gli argomenti, le disposizioni:

a) della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, titolo V, meno gli articoli 207, ultimo comma, 209, 211, 213 primo comma, 226, 246 dopo la parola « capitolato », 265 primo comma e primo periodo del secondo comma, 278 primo comma, 286, 293, 295 secondo comma dopo la parola « statuto », 302 primo comma, 306, 308, 313, 314 ultimo periodo, 317, 318 secondo comma, modificando gli articoli 291, 310, 311, 312, 316 in relazione al codice penale, gli articoli 278 secondo comma, 287, 288, 314 meno l'ultimo periodo, e 315 in relazione ai mutati ordinamenti amministrativi e sostituendo la parte dell'art. 278 relativa ai commissari governativi con le parole: « I funzionari governativi d'ispezione hanno libera circolazione sulle linee concesse »;

b) della legge 20 giugno 1873, n. 1475, articoli 1, parte prima, meno le parole « delle seguenti linee », 2 meno le parole « di lire mille », integrato e coordinato con l'art. 1, comma primo, della legge 30 aprile 1899, n. 168, come alla lettera *h*

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno n. 174, del 27 luglio 1909.

del presente articolo, ed articoli 5, 7, 8, 9 e 10 aventi carattere generale;

c) degli articoli 42 e 58 del regolamento 31 ottobre 1873, n. 1687, aventi valore legislativo in base alla legge 21 dicembre 1899, n. 446;

d) degli articoli 2, 3 e 4 del R. decreto 25 dicembre 1887, n. 55, convertito in legge 30 giugno 1889, n. 6183, con le modifiche stabilite dalla legge stessa;

e) della legge 30 giugno 1889, n. 6183, articoli 1, comma secondo, 3 e 4;

f) della legge 27 dicembre 1896, n. 561, meno gli articoli 6, 9, 13 commi secondo e terzo, 15, 19 a 28, 30, 31, 33, 36, 37 38, commi secondo e terzo, 39, 40 nei riguardi delle ferrovie e tramvie extra-urbane, 41 nei riguardi delle ferrovie e 46, commi 2°, 3°, 4° e 5°, restando soppressa la parola « economiche », negli articoli 13, primo comma, 14, 35, 38, commi primo e quarto, 44, 45, modificato l'art. 12 con l'aggiunta delle parole « o di concessione » dopo quella « esercizio » e delle parole « per le tramvie urbane » dopo la parola « chilometro » e completato l'art. 11 con le disposizioni dell'art. 375 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*;

g) della legge 21 dicembre 1899, n. 446 combinando l'art. 1 col disposto dei precitati articoli 42 e 58 del regolamento 31 ottobre 1873, n. 1687;

h) della legge 30 aprile 1899, n. 168, meno gli articoli 1 secondo comma, 2, 5 e 6, sopprimendo nell'art. 1 comma 1 le parole « da lire 3000 - stabilita dall'art. 5 della legge 24 luglio 1887, n. 4785, serie 3ª - in virtù dell'art. 12 della legge 29 luglio 1879, numero 5002 » e modificando l'art. 4 in relazione al penultimo comma dell'art. 5 della legge 12 luglio 1908, n. 444;

i) della legge 9 giugno 1901, n. 220, articoli 1 comma secondo, 2 commi primo, secondo e terzo, 3 meno la parte relativa alla tassa di bollo dei biglietti di abbonamento, 4 primo comma e 5;

k) della legge 4 dicembre 1902, n. 506, art. 2 secondo comma con carattere generale, art. 7 comma 1° riferendolo alle linee complementari e sopprimendo la citazione delle rispettive leggi e le parole « ammesso nella misura massima di L. 6000 dalla legge 30 aprile 1899, n. 168 », articoli 9 ed 11 sostituendo

la parte dopo la parola « esercizio » con le parole: « quando abbiano un prodotto lordo medio non superiore a L. 10.000 annue per chilometro »;

l) della legge 30 giugno 1904, n. 293, art. 5 aggiungendovi in relazione all'art. 7 della legge 16 giugno 1907, n. 540: « Tali disposizioni sono applicabili ad altre forme di trazione meccanica, senza rotaie su strade ordinarie per servizio di viaggiatori o di merci »;

m) degli articoli 25 e 26 della legge 6 luglio 1905, n. 323;

n) della legge 22 aprile 1905, n. 137, articoli 18 e 27 da unificarsi, omettendo dell'art. 18 il comma 2°, dell'art. 27 il comma 1° e le parole « si applicano ad essi le altre disposizioni del predetto articolo », e sostituendo nell'art. 18 le parole « concesse all'industria privata » a quelle « esercitate dallo Stato », nonchè la parola « esercente » alle altre « il direttore generale su parere del Comitato di amministrazione »;

o) della legge 9 luglio 1905, n. 413, articoli 1, 3, 4, 13, 15, commi 1°, 2° e 3° sopprimendo la parte dopo le parole « impianti ferroviari esistenti »;

p) della legge 30 giugno 1906, n. 272, meno gli articoli 3, comma ultimo, 9 comma terzo, 15 comma ultimo, 17 commi penultimo ed ultimo, 18 comma primo, 19 commi primo e secondo, ed art. 27, modificando l'art. 11, comma ultimo in relazione all'art. 11, ultimo comma, della legge 12 luglio 1908, n. 444, e completando l'art. 26 con la disposizione dell'art. 382 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*;

q) della legge 15 luglio 1906, n. 383, art. 1, comma quarto e quinto, 48, 51 e 52;

r) della legge 14 luglio 1907, n. 562, art. 53 da modificarsi in relazione all'art. 5, secondo comma della legge 12 luglio 1908, n. 444;

s) della legge 7 luglio 1907, n. 429, articoli 41, 42, 44 ed art. 2, sopprimendo nel comma quarto le parole « ove però il riscatto di una linea sia soggetto a diffida », e modificando i commi quarto e quinto in relazione all'art. 9 della legge 12 luglio 1908, n. 444;

t) della legge 16 giugno 1907, n. 540, meno gli articoli 1, 2, 3, 4, primo e secondo comma, 5, 6, 7, 13 sino a tutto il capoverso *b*;

u) della legge 12 luglio 1908, n. 444, meno gli articoli 1, 4, commi primo e secondo, 22 e 23, aggiungendo nell'art. 14, primo comma, dopo la parola « obbligo » le parole « di tenere regolarmente le contabilità dei lavori di costruzione e »; ed applicando anche per le sovvenzioni alle tramvie extra urbane le disposizioni dell'art. 5, comma terzo, con i capoversi *a*, *b*, della legge 12 luglio 1908, n. 444, e la condizione di cui nell'ultima parte dell'art. 1° della legge 30 giugno 1889, n. 6183;

v) dell'art. 2, commi secondo e terzo della legge 12 gennaio 1909, n. 12, degli articoli 20, n. 5 e 66 del testo unico di legge 4 luglio 1897, n. 414, dell'art. 5 della legge 29 giugno 1873, n. 1475, dell'art. 2 della legge 23 agosto 1868, n. 4552, degli articoli 1, 2, 4, 5 e 6 della legge 14 giugno 1874, n. 1945 e degli articoli 1, 2 e 3 della legge 6 aprile 1862, n. 542;

z) delle disposizioni di legge relative a ferrovie concesse all'industria privata, tramvie ed automobili, emanate posteriormente alla legge 12 luglio 1908, n. 444 e prima dell'approvazione del testo unico.

L'inclusione del testo unico non limita alle sole ferrovie concesse all'industria privata l'applicazione delle norme di legge aventi carattere generale.

L'esclusione del testo unico rende inapplicabili alle ferrovie, tramvie e linee d'automobili in servizio pubblico concesse all'industria privata posteriormente alla legge 12 luglio 1908, n. 444, le disposizioni delle leggi citate ai precedenti capoversi da *a*) a *v*).

Art. 2.

All'art. 20 ultimo comma della legge 12 luglio 1908, n. 444, è sostituito il seguente:

« Allo Stato, alle Provincie ed ai Comuni è data facoltà di affidare agli assuntori di pubblici servizi di trasporti con automobili o con altri mezzi di trazione meccanica senza rotaie, la manutenzione delle strade ordinarie sulle quali debbono svolgersi i servizi, ma il corrispettivo annuo non può eccedere il limite massimo determinato di volta in volta dal ministro dei lavori pubblici, sul conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici ».

Art. 3.

Le contravvenzioni alle disposizioni del regolamento, approvato con decreto Reale previo parere del Consiglio di Stato, per le automobili in servizio pubblico o privato o per altri mezzi di trasporto a trazione meccanica senza rotaie, sono punibili con ammende, oltre al risarcimento dei danni ed alle maggiori pene cui sieno tenuti i contravventori a termine del Codice penale.

Le ammende sono:

a) da L. 1000 a L. 2000, a carico dei fabbricanti d'automobili o di altri mezzi di trasporto a trazione meccanica senza rotaie, nei casi di abusivo od irregolare rilascio del certificato di conformità al tipo approvato;

b) da L. 100 a 500, pagabili in solido dal guidatore e dal proprietario del veicolo nei casi d'eccesso di velocità;

c) da L. 50 a L. 300 negli altri casi.

È da applicarsi sempre il massimo dell'ammenda quando vi sia recidiva.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 15 luglio 1909.

VITTORIO EMANUELE

BERTOLINI.
LACAVA.
ORLANDO.
COCCO-ORTU.
CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

LEGGE. *n 518 del 19 luglio 1909 relativa alla costruzione della linea a doppio binario Fossano-Mondovì-Ceva* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Ai fini del 4° comma dell'art. 1 della legge 12 luglio 1908, n. 444, sarà provveduto alla costruzione della linea a doppio binario Fossano-Mondovì-Ceva, con le somme stanziate alla lettera *F*) del suddetto articolo e con la ulteriore spesa di L. 20 milioni da stanziarsi nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi successivi al 1911-912.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Racconigi, addì 19 luglio 1909.

VITTORIO EMANUELE

BERTOLINI.
CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

---

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* n. 173 del 26 luglio 1909.

R. Decreto *n. 511 del 13 giugno 1909 che istituisce la nuova tariffa N. 1011 P. V. pei trasporti in ferrovia di acqua dolce potabile ed abroga la tariffa eccezionale N. 1067 P. V.* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

Vista la tariffa eccezionale N. 1067 P. V., approvata col R. Decreto 24 giugno 1903, N. 249, pei trasporti di acqua dolce potabile effettuati per conto dei Municipi, in partenza da Acquaviva delle Fonti e da Napoli ed in destinazione di località delle Puglie;

Considerato che anche in molti altri Municipi del Regno durante l'estate difetta costantemente l'acqua potabile, tanto da mancare del tutto appena sopravviene un breve periodo di siccità, togliendo a quelle popolazioni la possibilità di sopperire ai primi bisogni della vita;

Considerato essere quindi opportuno estendere il beneficio dei prezzi della citata tariffa eccezionale numero 1067 P. V. ai trasporti di acqua dolce potabile eseguiti non solo per conto di tutti i Municipi, ma altresì per conto delle Amministrazioni governative risiedenti nelle località che soffrono penuria d'acqua;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo coi ministri segretari di Stato pel tesoro e per l'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La tariffa eccezionale N. 1067 P. V., approvata col R. Decreto 24 giugno 1903, N. 249, pei trasporti di acqua dolce potabile è soppressa, ed in sua vece viene istituita quella portante il N. 1011, che, vistata d'ordine Nostro, dai ministri proponenti, si trova allegata al presente decreto (2).

Detta nuova tariffa N. 1011, ha vigore, in via di esperimento, per un anno dal 1° luglio 1909.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 172, del 24 luglio 1909.
(2) La tariffa trovasi allegata all'Ordine di Servizio N. 219 del 1909.

Art. 2.

Il presente decreto, dopo l'anno di esperimento, quando non venga revocato, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei Decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 Giugno 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
BERTOLINI.
CARCANO.
COCCO-ORTU.

Visto, *il Guardasigilli*: ORLANDO.

Ordine Generale N. 15. (SERVIZIO I).

Nomina dei Vice Direttori generali.

In seguito alle modificazioni apportate con la legge 25 giugno 1909, N. 372, all'ultimo comma dell'art. 10 della legge 7 luglio 1907 N. 429, con R. Decreto del 4 luglio corrente, l'Ing Gr. Uff. Ausano CAJO è stato confermato nel posto di Vice Direttore generale.

Con altro R. Decreto della stessa data, è stato nominato Vice Direttore generale, a decorrere dal 1° agosto 1909, l'Ingegnere Comm. Rinaldo RINALDI, in sostituzione del Comm. Ingegnere Luigi ALZONA, che ha chiesto il suo collocamento a riposo.

Giusta deliberazione presa dal Consiglio d'Amministrazione nell'adunanza del 30 giugno 1909 ed in conformità del citato art. 10, ultimo comma, in caso di assenza o d'impedimento del Direttore generale, l'ordine di precedenza per la sua sostituzione da parte dei Vice Direttori generali sarà il seguente:

1° Ing. Gr. Uff. Ausano CAJO.
2° Ing. Comm. Rinaldo RINALDI.

Ordine Generale N. 16. (SERVIZIO I).

Dirigenza del servizio centrale XI.

Con deliberazione presa dal Consiglio d'Amministrazione nell'adunanza del 30 giugno 1909 ed approvata da S. E. il Ministro dei lavori pubblici agli effetti dell'art. 54 della legge 7 luglio 1907, N. 429, è stato nominato Capo del Servizio centrale del mantenimento e lavori (XI) con decorrenza dal 1° agosto 1909 il Sotto Capo Servizio Ing. Cav. Uff. Edoardo GARNERI.

Ordine di Servizio N. 212. (Servizi VII e XI)

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 30, 33, 41, 45, 46, ai Capi squadra cantonieri, ai Capi squadra tecnici ed agli operai addetti alla manutenzione degli apparati centrali.

Attivazione di un apparato centrale idrodinamico e sistemazione dei segnali, verso Nord, della stazione di Gallarate.

(Vedi Circolare N. 21-1908 della Direzione Compartimentale di Milano)

Dalle ore 11 del giorno 18 agosto 1909 cesserà di funzionare l'apparato Saxby dell'attuale cabina *A* all'ingresso, lato Nord, della stazione di Gallarate e verrà attivato un apparato idrodinamico in altra cabina *A* posta alla progressiva chilometro 25 + 758.70.

Contemporaneamente sarà sostituito con semafori comuni ad un'ala il ponte a segnali per la protezione della stazione verso le tre direzioni di Arona, di Laveno e di Varese.

Inoltre i segnali da marciapiedi ora esistenti verranno lievemente allontanati dalla stazione, ne saranno attivati altri in corrispondenza alla 4ª e 5ª linea, e verranno sistemati i dischetti bassi di comando alle locomotive provenienti dal deposito.

Nello schizzo allegato al presente Ordine di Servizio sono indicati tutti i segnali che comanderanno ai treni ed alle manovre; nel medesimo ogni deviatoio ed ogni segnale è contrassegnato dal numero della leva a mezzo della quale viene manovrato: sono pure indicate le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni.

Tutti i segnali che nello schizzo non sono specificati come segnali di 3ª categoria o non sono d'avviso, sono di 1ª categoria.

Ordine di Servizio N. 213. (Servizio VII e XI).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7

Attivazione del doppio binario tra Pontelagoscuro e Ferrara ed apertura all'esercizio del raddoppio Chiesuola.

Dal 1° agosto 1909 è stato attivato il servizio a doppio binario fra Pontelagoscuro e Ferrara della linea Padova-Bologna.

Dalla stessa data è stato aperto all'esercizio ad uso esclusivo del servizio Movimento per gli incroci e per le precedenze il raddoppio Chiesuola fra le stazioni di Ferrara e di Poggio Renatico con:

fabbricato di servizio: al Km. 40 + 823 (da Bologna) a sinistra della suddetta linea;

binari di corsa: due, compresi fra le progressive Kilometri 40 + 393 e Km 41 + 200 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 740;

segnali di protezione: due dischi, piccolo modello, di seconda categoria situati entrambi a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dall'asse del fabbricato di servizio di m. 1247 quello verso Ferrara e di m. 1233 quello verso Poggio Renatico;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 1227 con la chiamata C. H.

I deviatoi sono muniti di dischetto indicativo e di fermascambio tipo Rizzi.

La Divisione di Movimento d'intesa con gli altri Servizi interessati darà le disposizioni occorrenti per l'attivazione del servizio a doppio binario e del raddoppio.

Ordine di Servizio N. 214 (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Servizio italo-francese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 56-1909)

La voce 1485/1420 « Saggina (steli di) per scope » della nomenclatura annessa alla tariffa diretta italo-francese del 1° gennaio 1907 deve essere completata come appresso: « Saggina (steli di) per scope. *Vedi* Disp. reg. All. I, N. XXXIV ».

In conseguenza di tale aggiunta le operazioni di carico e scarico per le spedizioni a vagone completo di steli di saggina, non protetti da imballaggio, debbono essere effettuate a cura delle parti contro abbuono delle relative quote di diritto fisso.

Ordine di Servizio N. 215. (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9 e 15

Attrezzi per trasporti militari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 67-1907 e Circolare N. 13-1907 del Servizio VII)

In seguito ad accordi intervenuti con l'Amministrazione militare, è stata sensibilmente modificata la distribuzione nelle stazioni degli attrezzi che si adoperano per arredare i carri adibiti al trasporto delle truppe, ed una notevole parte di detti attrezzi (N. 2.500 assortimenti di panche doppie e semplici) è stata sostituita da attrezzi snodabili, che richiedono assai meno spazio per il loro ricovero e sono di facile maneggio. Nella considerazione poi che oramai tutti i carri della serie *F* e *G*, che sono quelli appunto che possono essere utilizzati pei trasporti dianzi citati, sono muniti alle porte della sbarra di ferro snodabile, così detta di sicurezza, è stata deliberata la soppressione delle sbarre di legno, che concorrevano a costituire gli assortimenti.

Per l'uso e la circolazione degli attrezzi da trasporti militari, devono d'ora innanzi osservarsi le seguenti norme che sostituiscono quelle precedentemente emanate.

Norme per la utilizzazione e la circolazione degli attrezzi per trasporti militari.

(*sostituiscono quelle contenute da § XXIII a § XXVI del fascicolo diramato coll'Ordine di Servizio N. 67-1907, e quelle della Circolare N. 13-1907 del Servizio VII, che rimane abrogata*).

§. I. — Uso cui sono destinati - Denominazione.

Uso cui sono destinati. — 1°) In occasione di forti trasporti militari, può verificarsi che non siano sufficienti le carrozze di terza classe; in tali casi possono essere adoperati, in

loro sostituzione, i carri chiusi delle serie *F* e *G*, arredati con gli appositi attrezzi (panche e lampade).

Denominazione — 2°) Gli attrezzi per trasporti militari sono di due specie, e si denominano:

a) di « Esercizio », i quali sono di proprietà delle Ferrovie dello Stato;

b) di « Mobilitazione », i quali sono di proprietà dell'Amministrazione militare.

Attrezzi di esercizio (snodabili).

§. II. — **Descrizione — Assortimenti — Località di deposito — Carico inventariale.**

Descrizione. — 1°) Gli attrezzi del tipo di « Esercizio », di proprietà delle Ferrovie dello Stato, sono muniti della sigla F. S. e portano ciascuno un numero progressivo, nonchè il nome della stazione depositaria.

Le panche sono costruite in legno e ferro, con i sostegni dei sedili girevoli attorno ad un asse; quando i sostegni stessi vengono disposti normalmente al sedile, la panca è pronta all'uso cui deve servire; quando invece vengono disposti parallelamente, il sedile si abbassa e la panca rimane chiusa, occupando poco spazio.

Nelle panche doppie e semplici, la sigla F. S. ed il numero sono punzonati nella parte in ferro anteriore, piatta e di maggior spessore, costituente la gamba di sostegno; figurano pure, a vernice, insieme al nome della stazione depositaria, da una parte e dall'altra dello schienale in legno delle panche doppie, e nella parte sottostante dei sedili delle panche semplici.

Nelle lampade, la sigla F. S., il numero e la località di deposito, risultano da due apposite targhette metalliche, saldate.

Assortimenti. — 2°) La quantità degli attrezzi che arreda ciascun carro si chiama assortimento.

Ciascun assortimento si compone di:

tre panche doppie,
quattro panche semplici,
una lampada.

Il quantitativo degli assortimenti assegnato alle singole località di deposito, rappresenta il quantitativo dei carri che vi possono essere arredati.

Località di deposito. — 3°) Le stazioni depositarie degli attrezzi del tipo di *Esercizio*, risultano dalla seguente tabella:

Numeri di marca degli attrezzi (tipo esercizio) e loro stazioni di deposito.

STAZIONI di deposito	Panche doppie				Panche semplici				Lampade			
	Marca	Numero dal	Numero al	Quantità	Marca	Numero dal	Numero al	Quantità	Marca	Numero dal	Numero al	Quantità
Alessandria . . .	F.S.	1	600	600	F.S.	20.001	20.800	800	F.S.	1	200	200
Torino	»	601	1500	900	»	20.801	22.000	1.200	»	201	500	300
S. Limbania. . .	»	1501	1650	150	»	22.001	22.200	200	»	501	550	50
Milano	»	1651	2550	900	»	22.201	23.400	1.200	»	551	850	300
Verona	»	2551	3450	900	»	23.401	24.600	1.200	»	851	1150	300
Bologna	»	3451	4200	750	»	24.601	25.600	1.000	»	1151	1400	250
Firenze	»	4201	4800	600	»	25.601	26.400	800	»	1401	1600	200
Roma.	»	4801	5700	900	»	26.401	27.600	1.200	»	1601	1900	300
Napoli	»	5701	6150	450	»	27.601	28.200	600	»	1901	2050	150
Bari	»	6151	6750	600	»	28.201	29.000	800	»	2051	2250	200
Reggio Calabria .	»	6751	7200	450	»	29.001	29.600	600	»	2251	2400	150
Castel Bolognese .	»	7201	7500	300	»	29.601	30.000	400	»	2401	2500	100
		Totale . . .		7500		Totale . . .		10.000		Totale . . .		2500

Carico inventariale. — 4°) Gli attrezzi del tipo di *Esercizio* devono, con le prescritte formalità, essere assunti in carico inventariale dalle stazioni cui sono assegnati, le quali perciò rispondono della loro integrità e della loro buona conservazione.

§. III. — **Arredamento dei carri - Spedizione di attrezzi che non arredano carri - Documenti di scorta - Mancanze ed avarie di attrezzi - Avarie ai carri che trasportano attrezzi.**

Arredamento dei carri. — 1°) L'ordine di adoperare le panche e le lampade, è dato, di volta in volta, dalle Delegazioni circolazione veicoli di Milano e di Napoli; in caso di urgenza può anche essere dato dalle Divisioni o Sezioni di Movimento e Traffico. Tali ordini devono essere subito notificati, da chi li impartisce, alla Gestione copertoni, attrezzi e statistica in Bologna: le Divisioni e le Sezioni di Movimento devono pure notificarli alle rispettive Delegazioni circolazione veicoli.

I carri da utilizzarsi per l'arredamento sono quelli chiusi della serie *F* e *G* (preferibilmente della serie *F*), della portata di 12 o più tonnellate, muniti di staffoni di salita nel carro, o, meglio ancora, di banchina; essi devono essere capaci di 40 uomini e devono avere la sbarra di ferro, cosidetta di sicurezza, a ciascuna delle due porte. Prima di introdurvi gli attrezzi, ciascun carro deve essere accuratamente ripulito.

L'arredamento deve essere fatto portando nei singoli carri, non montate, N. 3 panche doppie e N. 4 panche semplici: le une e le altre, si montano poscia nei carri. All'apposito gancio esistente nel centro del soffitto del carro, si appende una lampada.

La disposizione delle panche nell'interno dei carri arredati, dev'essere la seguente:

due panche doppie in senso longitudinale al carro, nel centro della cassa;

una panca doppia in senso trasversale al carro, in corrispondenza al vano delle due porte;

quattro panche semplici longitudinalmente al carro, e precisamente appoggiate alle sponde laterali della cassa, due da una parte e due dall'altra.

Per il montaggio delle panche, si devono alzare i sedili, disponendo i sostegni girevoli normalmente ai sedili stessi; necessita assicurarsi che i perni emergenti dai sostegni girevoli si introducano nei fori praticati nei sedili. I singoli attrezzi devono essere accuratamente puliti; le lampade devono inoltre

essere fornite dell'olio e dello stoppino, in guisa da poter funzionare regolarmente.

Le sbarre di sicurezza alle porte devono essere abbassate.

Spedizione di attrezzi che non arredano carri. — 2°) - *a*) Gli attrezzi che da una stazione depositaria vengono spediti riuniti in uno o più carri ad una o più altre stazioni per arredare i carri. e quelli che, in identica condizione vengono restituiti alla rispettiva località di deposito dalle stazioni nelle quali hanno termine i trasporti militari, o che li ricevono di ritorno dalle Ferrovie secondarie, devono essere caricati nei carri ordinatamente, tenendo separate le panche doppie delle semplici; per quanto possibile, al carico deve essere assegnata la disposizione stabilita per l'accatastamento nei locali di ricovero.

Anche tali spedizioni, da considerarsi come merce a G. V. in servizio, devono essere caricate esclusivamente in carri chiusi.

b) Le panche doppie e semplici che, pure come merce a G. V. in servizio, vengono spedite nei bagagliai o nei carri misti, devono essere accoppiate formando così, ogni due panche, un collo, che deve essere assicurato con cordicella e deve essere munito del cartellino Mod. *G*-176 *b*, cenere. Tale cartellino è pure da applicarsi al recipiente contenente le lampade, o ad ognuna di esse se trattasi di colli isolati.

c) Tanto nel caso *a*) quanto nel caso *b*) le lampade devono essere assicurate in modo da evitare che si guastino; devono essere munite dello stoppino e pulite, ma non devono contenere olio.

Documenti di scorta. — 3°) A forma di quanto dispone l'Ordine di Servizio N. 50-1909 pei trasporti in servizio, gli attrezzi che arredano i carri (tre panche doppie, quattro semplici ed una lampada) e quelli che vengono spediti riuniti in uno o più carri, od isolatamente, devono essere scortati dal Mod. *G*-155, osservando le norme relative agli attrezzi di carico in genere.

Pei carri arredati (siano carichi di soldati, o viaggino con i soli attrezzi di arredo), sui fogli veicoli sui quali sono inscritti, nella colonna intestata: « *Modo di trasporto* », devesi esporre: « *arredato, v. Bollettino G-155, N.* »; in tali casi, i bollettini *G*-155 e gli attrezzi non si inscrivono su i fogli di accompagnamento per le merci, dovendo, i carri arredati, essere considerati quali carrozze di terza classe.

Mancanze ed avarie di attrezzi. — 4°) - *a*) Il personale di scorta ai treni e le stazioni, ricevendo in consegna dei carri arredati devono assicurarsi che gli attrezzi siano al completo ed in buono stato.

Le avarie o le mancanze eventualmentè riscontrate, devono essere fatte risultare, mediante annotazione da firmarsi in contraddittorio, sul Mod. *G*-155, e per esse devono essere fatti gli opportuni accertamenti colle modalità prescritte pei trasporti in servizio, avvertendo che la rispettiva trattazione, spetta alla Gestione Copertoni, Attrezzi e Statistica di Bologna.

b) Gli attrezzi riscontrati guasti o mancanti nei carri che trasportano truppa, devono essere prontamente ritornati alla stazione depositaria, e subito sostituiti; se la stazione che fa la constatazione non ha deposito di attrezzi, deve, in via telegrafica, invitare a provvedervi quella più prossima di deposito, situata lungo l'ulteriore percorso del carro arredato.

c) Per le mancanze o le avarie imputabili ai militari, deve essere compilato, in contraddittorio con l'ufficiale che accompagna le truppe, o con quello di servizio alla stazione, un verbale in duplo; uno degli esemplari deve essere consegnato all'ufficiale; l'altro, deve essere inviato alla predetta Gestione di Bologna.

Se l'ufficiale si rifiuta di firmare il verbale, la stazione deve ciò fare risultare sui due esemplari di questo, da inviarsi ambedue alla ripetuta Gestione.

Avarie ai carri che trasportano attrezzi. — 5°) - *a*) Se qualche carro arredato deve essere trattenuto per riscaldo o per altre avarie, la stazione che lo trattiene deve immediatamente sostituirlo con un altro atto allo scopo, trasbordando in esso gli attrezzi; difettandone, la stazione stessa deve provvedere nel miglior modo possibile al proseguimento dei militari, e telegrafare alla più prossima stazione che si presume possa essere fornita di carri, affinchè all'arrivo del treno fornisca essa il veicolo occorrente; in tale caso la stazione che trattiene il veicolo guasto deve trasferire gli attrezzi nel bagagliaio, affinchè la stazione che successivamente provvede il carro, se ne avvalga per arredarlo.

b) Pei carri carichi di attrezzi destinati ad una stazione per effettuarvi degli arredamenti, la stazione che li trattiene a

motivo di riscaldo o di altri guasti, deve di tutta urgenza provvedere al trasbordo degli attrezzi in altro carro.

§ IV. — Inoltro di attrezzi sulle Ferrovie secondarie italiane e loro ritorno ai transiti — Ritorno degli attrezzi ai rispettivi depositi e loro ricovero — Registrazione e rapporto mensile.

Inoltro di attrezzi sulle Ferrovie secondarie italiane e loro ritorno ai transiti. — 1°). Pei carri arredati che devono passare su linee di Ferrovie Secondarie, il Mod. *G*-155 che li scorta deve proseguire fino a destino.

La restituzione degli attrezzi da parte delle Ferrovie secondarie, avviene — di massima — negli stessi carri che arredano, scortati dai Mod. *G*-155 originari.

I carri arredati che si consegnano alle Ferrovie secondarie e quelli di ritorno, dovendo essere considerati come carrozze di terza classe, devono essere inscritti sul Mod. *G*-160, esponendo, di fianco al numero di marca dei veicoli, la parola *« arredato »*.

Se dalle Ferrovie secondarie gli attrezzi vengono ritornati alla stazione di contatto riuniti in uno o più carri, per la loro restituzione deve essere emesso un bollettino, conforme quanto praticasi per gli attrezzi di carico in genere; ad esso devono essere bene assicurati i Mod. *G* 155 originari.

Le eventuali mancanze od avarie devono essere constatate in contraddittorio, ed a norma di quanto è detto al parag. III.

Ritorno degli attrezzi ai rispettivi depositi, e loro ricovero. — 2°). Le stazioni interne della Rete dello Stato, e quelle di contatto colle Ferrovie secondarie, ricevendo degli attrezzi di esercizio che ad esse non appartengano e pei quali non abbiano ordini di invio ad altre località (v. punto 1° del parag. III), devono prontamente restituirli alla stazione cui sono assegnati, riunendoli in uno o più carri.

In ogni stazione depositaria è assegnato un apposito locale per il ricovero degli attrezzi; per l'accatastamento di questi le stazioni devono, in massima, attenersi a quanto segue, avvertendo che fra una catasta e l'altra deve essere lasciata una corsia di circa un metro:

a) *panche doppie.* — Si dispongono a terra, parallelamente, quattro serie di panche (e cioè 8 panche accoppiate,

sedile a schienale), lasciando fra una serie e l'altra uno spazio di circa 13 centimetri; si occuperà così una superficie di metri 2 × 4. Nello stesso ordine si dispongono a terra, ed in modo che le testate vengano a combaciarsi, altre quattro serie di panche. Complessivamente si occuperà una superficie di metri 4 × 4 sulla quale si troveranno disposte 2 serie, e cioè 16 panche accoppiate. A questo primo stato si sovrappongono altri 8 uguali strati, ognuno di 16 panche accoppiate, ed un ultimo strato di 6 panche non accoppiate, tutti disposti, alternativamente, in croce, rispetto lo strato sottostante. La catasta che ne risulterà avrà l'altezza di circa metri 2,50 e sarà costituita da 150 panche doppie (50 assortimenti).

Le panche devono essere chiuse, vale a dire coi sedili abbassati.

b) *Panche semplici.* Si collocano a terra, chiuse, vale a dire coi sedili abbassati, 4 panche disposte parallelamente, lasciando fra l'una e l'altra uno spazio di circa centimetri 7; si occuperà così una superficie di metri 2 × 2. A questo primo strato si sovrappongono altri 24 strati uguali, ciascuno di 4 panche, disponendoli alternativamente in croce rispetto allo strato sottostante: la catasta che ne risulterà avrà l'altezza di circa metri 2,50, e sarà costituita da 100 panche semplici (25 assortimenti).

c) *Lampade.* Si collocano entro recipienti di legno (cassoni o botti), o si dispongono su tavole, o si appendono con uncini a listelli assicurati alle pareti.

Le panche e le lampade prima di essere immagazzinate devono essere ripulite ed il recipiente dell'olio di quest'ultime deve essere svuotato; devesi inoltre verificare se i singoli attrezzi non appartengano ad altra stazione.

Gli attrezzi guasti, e quelli con marcatura inesatta, devono essere tenuti in disparte, non accatastandoli cioè cogli altri.

Registrazione e rapporto mensile. — 3°). Gli attrezzi del tipo di esercizio devono essere registrati sui moduli 227 *a*), 227 *b*) e 227 *c*), e devono figurare sul rapporto mensile Mod, *G*-164, nello stesso modo prescritto per gli attrezzi di carico in genere.

§ V. — **Attrezzi di mobilitazione (non snodabili).**

Gli attrezzi del tipo di « mobilitazione », in parte ricoverati in fabbricati di stazione ed in parte in locali dei Distretti militari, non hanno contrassegni; quelli che si trovano su alcuni (e cioè le sigle R. A. e R. M., i numeri di marca, i nomi delle stazioni, ecc), devono essere considerati nulli e come non esistenti.

Le panche di *mobilitazione* non sono snodabili e sono quasi tutte completamente di legno; delle doppie, alcune poche hanno un'armatura in ferro, che non le differenzia sensibilmente dalle altre.

Per l'uso e la circolazione dei detti attrezzi, valgono le precedenti disposizioni relative agli attrezzi di *esercizio*, avvertendo però:

1° che non possono essere adoperati se non col consenso dell'Amministrazione militare, la quale, lo accorda soltanto in caso di *eccezionalissimi* trasporti, pei quali non bastassero gli attrezzi del tipo di *esercizio*;

2° che venendo a cessare il bisogno di usare dei carri arredati con tali attrezzi, questi devono essere scaricati dai singoli carri ed accatastati sui piazzali di stazione, in luogo opportuno, in attesa di disposizioni;

3° che siccome la loro custodia e la loro buona conservazione spetta esclusivamente all'Amministrazione militare che ne è la proprietaria, essi non devono figurare sui rapporti Mod. *G*-164.

Ordine di Servizio N. 216. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni.

Servizio cumulativo con le Poste Svizzere.

(Vedi Ordine di Servizio N. 11-1908)

A datare dal 16 agosto 1909 verranno ammesse alla Tariffa delle Poste Svizzere, pel solo transito di Iselle, le stazioni di Baveno, Belgirate, Cuzzago, Lesa, Meina, Pallanza Fondo

Toce e Stresa, il nome delle quali sarà pertanto da scriversi a mano, con le relative indicazioni, a pag. 17-29 della Tariffa a G. V. pel servizio cumulativo con le Poste Svizzere, edizione 1° settembre 1908, come risulta dall'allegato al presente Ordine di Servizio.

Ordine di Servizio N. 217. (Servizio VIII).

*Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni*

Servizio italo-austro-ungarico.
(Vedi Ordine di Servizio N. 174-1909)

A datare dal 7 agosto 1909 restano annullati, a pag. 23 della tariffa italo-austro-ungarica, gli alinea terzo e quarto dell'avvertenza 3 alla nomenclatura e classificazione delle merci e sostituiti dal seguente:

« Il passaggio di classe e l'aumento sopra accennati non « hanno luogo quando i liquidi siano consegnati per la spedi- « zione riposti in damigiane o bottiglioni, le une e gli altri « completamente protetti da speciali rivestimenti rigidi od ela- « stici, di metallo o di altra materia, anche con rinforzi o « sostegni di legno o di metallo, con coperchio pure di metallo; « e siano, cioè, condizionati in modo da permettere, senza peri- « colo di avarie o rotture, la loro sovrapposizione nel carico e « la comunanza con altre merci ».

Ordine di Servizio N. 218. (Servizio VIII).

*Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9
ed al personale delle gestioni*

Estensione della tariffa militare al personale della R. guardia di finanza.
(Vedi Ordine di Servizio N. 76-1909).

Sotto l'osservanza delle condizioni previste dal Regolamento pei trasporti militari (paragrafo 17, ultimo capoverso) è ammessa l'applicazione della tariffa militare anche pei viaggi

che i sottufficiali e le guardie appartenenti al Corpo della « Regia guardia di finanza » dovessero effettuare in abito borghese nei casi in cui questa facoltà è consentita ai carabinieri reali, giusta l'Allegato N. 6 al Regolamento pei trasporti militari sulle ferrovie.

A norma di quanto è detto nelle citate disposizioni, l'autorizzazione di vestire l'abito borghese dovrà risultare da apposita annotazione sulla richiesta Mod. B.

Ordine di Servizio N. 219. (SERVIZIO VIII).

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Attivazione della tariffa eccezionale N. 1011 P. V. ed abrogazione della tariffa eccezionale N. 1067 P. V.

E' stata attivata l'unita nuova tariffa eccezionale N. 1011 P. V., pei trasporti di *acqua dolce potabile in botti o vagoni serbatoi,* trasportata per conto di Municipi e da essi distribuita direttamente ai consumatori, nonchè per conto di Amministrazioni dello Stato.

Detta nuova tariffa ha annullato e sostituito la tariffa eccezionale N. 1067 P. V.

In conseguenza di quanto sopra, nella nomenclatura e classificazione della piccola velocità e precisamente nell'ultima colonna, di contro alla voce « *Acqua dolce, di mare e da bagni, ecc.* ». l'indicazione « *1067* (2) » deve essere sostituita da quella « *1011* (2) ».

La tariffa suddetta è in vigore dal 1° luglio 1909.

Circolare N. 54 (SERVIZI VII, X E XI)

Distribuita agli agenti delle classi 1 a 17, 29 a 33, 43, 46, ai capi squadra deviatori, deviatori, manovratori, capi squadra manovratori, guardie di stazione, capi squadra cantonieri, cantonieri e guardiani.

Accidenti lungo la linea, nei treni e nelle stazioni.

Per norma degli agenti interessati si riportano qui sotto gli articoli 6 e 7 della legge 372 del 25 giugno 1909, recentemente promulgata e riprodotta nel *Bollettino Ufficiale* n. 27-1909.

« Art. 6. — In occasione di un sinistro ferroviario non « sono soggetti, purchè immuni dal dolo e purchè non abbandonino il servizio, all'arresto preventivo, comminato per la « flagranza di reato dalle vigenti leggi, gli agenti ferroviari, « che si trovino in servizio sulle locomotive e sui treni dan- « neggiati, o sieno addetti al movimento delle stazioni ove, o « fra le quali, il sinistro sia avvenuto, o attendano alla sorve- « glianza della linea in località e per funzioni comunque invol- « genti una presunzione di colpa.

« Tutti, indistintamente, i detti agenti che, in presenza del « sinistro, o prima di riceverne ordine, abbandonino il servizio, « incorrono perciò solo nella pena di cui all'articolo 312 della « legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865, n. 2248, alle- « gato F, senza pregiudizio delle altre sanzioni dei Regolamenti « speciali dell' Amministrazione ferroviaria.

« Le disposizioni del presente articolo sono applicabili al « personale addetto, con le funzioni su indicate, a qualunque « ferrovia pubblica o tramvia meccanica, escluse le tramvie « urbane. »

« Art. 7. — Qualora, in seguito ad un sinistro ferroviario « o per qualsiasi altra causa, ancorchè ignota, si rinvengano « lungo la sede ferroviaria, ed in giacitura tale da interessare « la libera circolazione dei treni, dei cadaveri, questi potranno, « anche prima dell' intervento dell' Autorità giudiziaria, venire « rimossi, previo accertamento e descrizione delle precise con- « dizioni in cui furono rinvenuti, a cura dei delegati ed appli- « cati di pubblica sicurezza, degli ufficiali e sottufficiali dei

« carabinieri reali o dal sindaco del comune o da chi ne fa
« le veci.

« Eguali facoltà, e sotto la stessa condizione di urgenza,
« sono conferite al personale delle ferrovie che sarà designato
« dal regolamento generale di cui all'articolo 86, per la rimo-
« zione, previo accertamento e descrizione, del materiale rota-
« bile, la cui permanenza sul luogo di un qualsiasi infortunio
« ostacoli la pronta riattivazione della circolazione dei treni.

« Tale materiale sarà inviato alle officine per le occorrenti
« riparazioni, o rimesso senz'altro in circolazione, salvo divieto
« dell'Autorità giudiziaria, che sarà però revocato appena com-
« piuti, con precedenza su ogni altra indagine, gli accertamenti
« ed i rilievi del caso ».

A chiarimento delle suddette disposizioni di legge, si fanno le seguenti avvertenze:

1° L'esenzione dall'arresto preventivo concessa dall'art. 6 è intesa per i soli casi nei quali sia manifesta in detti agenti la involontarietà del fatto, e quindi la loro eventuale responsabilità sia solo colposa; mentre è assolutamente negato a quei ferrovieri che secondo le circostanze del fatto vi avessero comunque concorso volontariamente, dolosamente.

E' quasi superfluo avvertire che questa immunità dall'arresto preventivo compete, nei limiti suddetti, al personale ferroviario *in quanto tale* ed esclusivamente nelle situazioni sopra specificate, e non si estende, naturalmente, agli agenti che, in servizio o fuori, si rendessero comunque responsabili di ogni altro reato, ancorchè colposo.

Va invece richiamata la speciale attenzione del personale sul capoverso dell'art. 6, in cui si stabilisce:

1° che l'abbandono del servizio, non più giustificato dallo scusabile intento di sfuggire al carcere preventivo, costituisce di per sè solo un reato, punibile per tutti gli agenti, colla stessa pena che l'art. 312 della legge sulle opere pubbliche commina ai soli macchinisti, conduttori e guardafreni, che abbiano abbandonato un treno in corsa, e cioè col carcere da sei mesi a due anni; 2° che il fatto stesso dell'abbandono sarà inoltre colpito colle competenti pene disciplinari stabilite nei regolamenti di esercizio e nel regolamento del personale.

2° Per quanto riguarda l'art. 7, mentre si fa riserva di

dare altre disposizioni, relativamente alla facoltà di rimuovere il materiale rotabile, si raccomanda nel caso della rimozione di cadaveri di rendere avvisato col più pronto mezzo possibile quello dei Funzionari indicati nel primo comma di detto articolo, che abita più vicino, affinchè possa accedere sul luogo per le disposizioni necessarie.

Circolare N. 55 (SERVIZIO VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Tassazione del vino concentrato.

Il *vino concentrato*, non specificato nella nomenclatura delle tariffe, dovrà, per effetto dell'articolo 62 delle Tariffe, assimilarsi, a seconda del modo di spedizione (in botti, barili, bottiglie ecc.), al « vino comune ».

Resta ferma la tassazione del « mosto concentrato » secondo la classificazione già esistente.

Circolare N. 56 (SERVIZIO VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Tassazione delle tinozze da bagni.

(Vedi Ordine di Servizio N. 95-1909).

Le *tinozze da bagno di zinco, di ferro o di ghisa anche smaltata,* non comprese nella vigente nomenclatura, dovranno, per effetto dell'art. 62 delle tariffe, essere tassati con i prezzi delle tariffe speciali, N. 75 classe 3ª, e 116 serie C.

Circolare N. 57. (Servizio VIII)

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Spedizioni di equini dallo scalo del Testaccio (Roma).

Si avverte che anche gli equini destinati al mercato od al mattatoio di Roma, indirizzati allo scalo del Testaccio, possono essere rispediti dallo scalo medesimo.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 191-1909 (Boll. 29). Nell'allegato A rettificare in « Mantova » l'indicazione, di cui alla colonna quarta, relativa alla provincia in cui si trovano la stazione di Revere e la casa cantoniera di Villa Poma, da riportarsi nel « *Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni dello Stato* ».

Ordine di Servizio N. 204-1909 (Boll. 30). Nella distinta dei carri M. V., scoperti a sponde mobili P., correggasi il Numero 883 in 885.

Istruzione N. 5-1909 (Boll. 30). Le ultime tre righe della pagina 524, vanno sostituite con le seguenti: « a norma dell'art. 7 delle *Norme per il ser-* « *vizio contabile del Capo stazione,* pubblicate « coll'O. S. 160-1909, salva l'eccezione di cui « al punto seguente ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale :

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ 8,00

Anno II - N. 32.

12 Agosto 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali. Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, Agosto 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*.

Per memoria.

LEGGE *n. 488 dell'11 luglio 1909, relativa ai riscatti delle linee Palazzolo-Paratico, Camposampiero-Montebelluna, Milano-Vigevano, Chivasso-Ivrea, Torreberretti-Gravellone, Alessandria-Acqui, Monza-Calolzio, Cremona-Mantova, Torino-Pinerolo, e Alessandria-Stradella-Piacenza con diramazione Tortona-Novi* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

E' approvata e resa esecutoria la Convenzione 28 giugno 1908 stipulata fra il Governo e la Società anonima della ferrovia Palazzolo-Paratico al lago d'Iseo per il riscatto della linea ferroviaria Palazzolo-Paratico dal 1° gennaio 1906 (allegato n. 1).

Art. 2.

Il Governo è autorizzato a stipulare con la provincia di Padova e la Società veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane la Convenzione per il riscatto della linea ferroviaria Camposampiero-Montebelluna dal 1° febbraio 1909, secondo l'unito schema (allegato n. 2).

Art. 3.

Sono approvate le diffide notificate dal Governo ed effettuati i riscatti delle linee ferroviarie Milano-Vigevano, Chivasso-Ivrea, Torreberretti-Gravellone, Alessandria-Acqui, Monza-Calolzio, Cremona-Mantova, Torino-Pinerolo e Alessandria-Stra-

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* N. 175, del 28 luglio 1909.

della-Piacenza con diramazione Tortona-Novi, esercitate dallo Stato.

Finchè non sia risoluta ogni controversia sulle decorrenze dei riscatti stessi stabilite con le rispettive diffide, e non sieno liquidate le indennità di riscatto, lo Stato pagherà ad ogni concessionario, a titolo di provvisionale, una somma annua uguale a quella pagata per compartecipazione ai prodotti nell'anno in cui fu notificata la diffida, salvo conguaglio anche per le quote corrisposte posteriormente alla data di riscatto.

Art. 4.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a valersi dei mezzi indicati negli articoli 3 della legge 23 dicembre 1906, n. 638 e 3 della legge 24 dicembre 1908, n. 731, per la provvista dei fondi necessari al pagamento dei corrispettivi di riscatto, dei relativi interessi e per le provvisionali di cui agli articoli precedenti.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 11 luglio 1909.

VITTORIO EMANUELE.

BERTOLINI
CARCANO.

Visto: *Il Guardasigilli:* ORLANDO.

ALLEGATO n. 1.

Convenzione per il riscatto della ferrovia Palazzolo-Paratico.

L'anno millenovecento otto addì ventotto del mese di giugno in Roma, ed in una sala del Ministero dei lavori pubblici.

Avanti di me avvocato cavaliere Ettore Giusti, segretario delegato alla stipulazione dei contratti di questa Amministrazione centrale, ed alla presenza dei signori Luigi Cappelletti del fu Achille, nato a Roma e Felice Novello del fu Giorgio, nato a Palermo, domiciliati entrambi in questa capitale, testimoni idonei a forma di legge ed a me personalmente cogniti, si sono costituiti:

Le Loro Eccellenze, l'avvocato Luigi Dari, sottosegretario di Stato pei lavori pubblici, in assenza del Ministro, giusta delega qui allegata sotto il numero 1 ed il professore Giuseppe Fasce, sottosegretario di Stato per il tesoro, in assenza del Ministro, giusta delega qui allegata sotto il numero 2, rappresentanti l'Amministrazione dello Stato;

ed il signor professore ingegnere Francesco Salmoiraghi, rappresentante la Società anonima della ferrovia Palazzolo-Paratico al lago di Iseo (sede in Milano, capitale L. 500,000 interamente versato) come da estratto di verbale n. 155 del Consiglio di amministrazione di detta Società, in data 24 giugno 1908 autenticato dal dott. Ernesto Pescini, notaio e qui allegato sotto il n. 3.

Premesso:

Che con R. decreto 28 agosto 1873, n. 1580, venne accordata ai signori Luigi Cicogna, Angelo Mazzucchelli e deputato Giovanni Gregorini la concessione della strada ferrata pubblica da Palazzolo a Paratico sotto la esatta osservanza delle clausole e condizioni della Convenzione 27 detto mese ed annesso capitolato.

Che i concessionari avvalendosi della facoltà loro derivante dall'atto di concessione, costituirono una Società anonima della ferrovia Palazzolo-Paratico al lago di Iseo (R. decreto 17 maggio 1881, n. 174).

Che l'esercizio di detta strada ferrata aperto il 31 agosto 1876 fu in seguito assunto dallo Stato ai patti convenuti nella Convenzione 15 ottobre 1883 stipulata dalla Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia con la Società concessionaria.

Che con l'articolo 38 del capitolato annesso alla citata convenzione 27 agosto 1873 fu stabilito « dopo vent'anni dal giorno dell'apertura della linea all'esercizio pubblico, il Governo avrà facoltà di riscattare la concessione » previa diffida di un anno e secondo le norme stabilite nell'articolo stesso ed in quello seguente.

Che l'accennato termine di venti anni venne a compiersi fino dal 1° settembre 1896, dalla quale epoca spetta al Governo la facoltà di riscattare in ogni tempo la strada ferrata in parola.

Che pertanto con formale atto di diffida 22 dicembre 1904, fu dichiarato alla Società di voler riscattare a sensi del patto e della legge la concessione della strada ferrata, intendendo il Governo entrare in possesso della linea col 1° gennaio 1906.

Che a mente del ricordato art. 38 del capitolato di concessione, il settennio di base per la determinazione del prezzo di riscatto è quindi formato dagli anni 1897-1903.

Che in base alle risultanze degli utili della Società, ed ai soli fini della determinazione del prezzo di riscatto, l'utile medio netto dei cinque anni migliori è stato stabilito in L. 27,851.10, salva e riservata ogni decisione sulla definitiva determinazione delle somme da addebitarsi alla Società per lavori occorsi sulla linea pei quali sono in corso trattative con la Società medesima.

Che essendo stata fatta per 90 anni la concessione della linea, si estinguerebbe il 27 agosto 1963, ond'è che a termine del sopraripetuto art. 38 fino a tale data, e cioè per anni 57, mesi 7 e giorni 27, sarebbe dovuto alla Società il prodotto netto di L. 27,851.10, pagabile a semestri posticipati.

Che si è proceduto invece di comune accordo alla capitalizzazione della suddetta annualità di riscatto nella somma capitale di L. 524,714.45.

Che nel periodo intermedio tra il 1° gennaio 1906 (epoca in cui avrebbe dovuto essere pagata la suddetta somma capitale) e il giorno in cui avrà luogo il pagamento, la concessionaria ha continuato e continuerà a percepire le proprie quote di prodotto, onde doversi procedere ad un conguaglio tra le dette quote di prodotto e gli interessi maturati per il non ancora eseguito pagamento del corrispettivo di riscatto.

Che oltre l'accennata somma capitale debbono a termini dell'art. 39 del capitolato di concessione pagarsi dallo Stato gli oggetti mobili di proprietà sociale e debbono inoltre rimborsarsi le spese di amministrazione sostenute dalla Società dal 1° gennaio 1906.

Tutto ciò premesso, si è convenuto e stipulato quanto segue:

Art. 1.

Valendosi della facoltà attribuitagli dall'articolo 38 del capitolato annesso alla Convenzione approvata col R. decreto 28 agosto 1873, n. 1580, il Governo riscatta dalla Società anonima della ferrovia Palazzolo-Paratico al lago d'Iseo la concessione di questa ferrovia a datare dal 1° gennaio 1906, restando da tale data di pieno diritto sciolta e risoluta la concessione accordata con il detto R. decreto 28 agosto 1873.

Art. 2.

In corrispettivo del riscatto di cui all'articolo precedente il Governo pagherà alla Società la somma capitale di L. 524,714.45 (lire cinquecentoventiquattromila settecentoquattordici e centesimi quarantacinque) risultante dalla capitalizzazione al cento per cinque dell'annualità di riscatto.

In aggiunta al detto capitale saranno rimborsate alla Società le spese di

amministrazione da essa sostenute dal 1° gennaio 1906 fino al giorno del pagamento nella misura di L. 3500 all'anno.

Il Governo pagherà inoltre alla Società gli oggetti mobili di proprietà sociale riconosciuti servibili all'esercizio ed alla manutenzione della strada al prezzo da determinarsi nei modi stabiliti dall'art. 39 del capitolato annesso all'atto di concessione.

Art. 3.

Mediante il corrispettivo sovra convenuto la Società anonima della ferrovia Palazzolo-Paratico al lago d'Iseo, s'intenderà pienamente soddisfatta di ogni diritto e ragione che potesse competerle verso il Governo in dipendenza del suddetto capitolato di concessione rimanendo solamente salva e riservata ogni decisione per ciò che riguarda l'addebitamento dei lavori occorsi sulla linea e dichiarandosi ogni altra questione reciprocamente definitiva e transatta con la presente Convenzione.

La Società medesima si rende garante verso il Governo di ogni danno o molestia per parte dei terzi relativamente a lavori e provviste di ogni genere da esa eseguiti per la costruzione della ferrovia.

Art. 4.

Approvata con legge la presente Convenzione per questo solo fatto il Governo entrerà in piena ed assoluta proprietà della linea riscattata, della quale è già in possesso, e la Società anonima della ferrovia Palazzolo-Paratico al lago d'Iseo garantendo la proprietà dei terreni da essa acquistati per la costruzione della linea, consegnerà al Governo entro tre mesi dalla data di approvazione i documenti comprovanti che quei terreni sono liberi da ogni vincolo o peso, salvo i pesi pubblici. In proposito si conviene che resta compreso fra i terreni afferenti alla ferrovia l'appezzamento sito in Comune di Capriolo di metri quadrati 3130 circa (n. 1440 *b*, 1440 *d* e 911*c*, del vecchio catasto) ed esclusa l'area di metri quadrati 1839 circa (n. 2078 di mappa) su cui esiste il binario, che si riconosce privato di diramazione all'officina di Palazzolo.

Il Governo dal canto suo provvederà entro il termine d'un anno dalla stessa data, per le occorrenti volture catastali.

Art. 5.

Il pagamento alla Società della somma capitale di L. 524,714.45 di cui al precedente art. 2 avrà luogo in una sola volta dopo che sia stata approvata con legge la presente Convenzione. Nel caso che a quest'epoca non fosse ancora definita la questione dei lavori da porre a carico della Società sul prezzo di riscatto, sarà trattenuto l'ammontare di essi preteso dal Governo, salvo invertire a cura di questo la differenza controversa in rendita consolidata 3.75 per cento da depositarsi alla Cassa depositi e prestiti.

Art. 6.

La liquidazione dei conti di dare ed avere con la Società dal 1° gennaio 1906 al giorno del pagamento, sarà eseguita mediante un apposito conto

corrente fruttifero al 5 per cento, da regolarsi al 31 dicembre d'ogni anno, con riporto dello sbilancio a conto nuovo dell'anno seguente.

Nella liquidazione saranno osservati i seguenti criteri:

a) saranno calcolate a debito della Società le quote di prodotto introitate per gli esercizi dal 1° gennaio 1906 in poi;

b) saranno calcolate a credito della Società il capitale di riscatto e le somme pagate dalla Società per conto dello Stato, per imposte terreni, fabbricati, consorzi del lago e grandinifugo e per tasse d'assicurazione incendi.

Art. 7.

Qualunque questione potesse insorgere nell'eseguimento della presente Convenzione, sarà deferita ai tribunali salvo per quanto riguardo l'applicazione della Convenzione 15 ottobre 1883 di sopra accennata, l'osservanza del disposto dell'art. 13 della Convenzione stessa.

Art. 8.

La presente Convenzione non sarà valida nè definitiva se non dopo che sarà stata approvata dall'assemblea generale degli azionisti della Società concessionaria e sazionata con legge dello Stato.

Art. 9.

La presente Convenzione sarà registrata col diritto fisso di una lira.

Il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici
LUIGI DARI.

Il sottosegretario di Stato per il tesoro
GIUSEPPE FASCE.

Il rappresentante la Società anonima
della ferrovia Palazzolo-Paratico al lago d'Iseo
F. SALMOIRAGHI.

LUIGI CAPPELLETTI, *teste*,
FELICE NOVELLO, *teste*.

Il segretario delegato ai contratti
ETTORE GIUSTI.

Si omette la trascrizione degli allegati 1, 2 e 3.

Approvata a voti unanimi dall'assemblea generale della Società anonima ferrovia Palazzolo-Paratico al lago d'Iseo, con deliberazione 27 luglio 1908.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il Ministro dei Lavori Pubblici
P. BERTOLINI.

Il Ministro del Tesoro
CARCANO.

ALLEGATO n. 2.

Convenzione per il riscatto della ferrovia Camposampiero-Montebelluna.

Si premette:

che con R. decreto 29 giugno 1884, n. 2520, la ferrovia Camposampiero-Montebelluna fu concessa per 90 anni col sussidio chilometrico di L. 1000 per 35 anni alla provincia di Padova;

che la provincia di Padova cedè alla Società veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane la linea stessa con altra sovvenzione annua chilometrica di 1000 lire a suo carico e di L. 500 a carico del Comune di Padova, da corrispondersi per 35 anni ed anche in caso di riscatto da parte del Governo;

che volendosi dal Governo comprendere nella rete di Stato tale linea furono avviate trattative per un riscatto convenzionale;

che il Consiglio provinciale di Padova, con deliberazione 18 dicembre 1908, approvata dalla Giunta provinciale amministrativa in adunanza del 22 gennaio 1909, diede espresso assenso all' immediato riscatto della linea da parte del Governo, alle condizioni che sarebbero stabilite dal Governo stesso direttamente con la Società Veneta, continuando a corrispondere, anche dopo il riscatto ed a tutto il 26 luglio 1921, la propria sovvenzione;

che il Consiglio comunale di Padova, con deliberazione 12 dicembre 1908, ha confermato l'obbligo suo di continuare a corrispondere la propria quota di sovvenzione posteriormente al riscatto sino a tutto il 26 luglio 1921;

che le trattative con la Società Venetà hanno portato ad accordo sul riscatto dal 1° febbraio 1909 e sulla indennità di 2,075,000 lire oltre la continuazione dei sussidi governativi, provinciali e comunali sino alla loro scadenza.

Tutto ciò premesso e ritenuto, si contiene quanto segue:

Art. 1.

Il Governo riscatta con decorrenza dal 1° febbraio 1909 la linea Camposampiero-Montebelluna, restando di pieno diritto risoluta la concessione accordata con R. Decreto 29 giugno 1884, n. 2520, alla provincia di Padova e da questa ceduta alla Società veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane.

Art. 2.

In corrispettivo del riscatto il Governo si obbliga a pagare alla Società veneta in una sola rata entro tre mesi dalla registrazione della presente Convenzione, la somma di 2,075,000 lire, continuando a corrispondere la propria sovvenzione di L. 1000 al chilometro sino al termine stabilito nell'atto di concessione.

Da tale acquisto è escluso il materiare rotabile che resta di proprietà della Società veneta.

Art. 3.

La Società veneta si obbliga a consegnare allo Stato la linea in condizioni di regolare manutenzione entro un mese dalla data di registrazione della presente Convenzione, ed in particolare ad eseguire i lavori indicati nel rapporto degli ispettori superiori Quaglia, De Pretto e Bianchini, comunicatole con la Ministeriale 31 gennaio 1909, ed a ritirare dalla linea stessa tutto il proprio personale appena ne sia richiesta.

Art. 4.

La Società Veneta garantisce allo Stato la piena ed assoluta proprietà e libertà della linea, dei terreni sui quali insiste e dei fabbricati ad essa inerenti, obbligandosi a consegnare i relativi documenti entro due mesi dalla registrazione della presente Convenzione, restando allo Stato la cura di provvedere alle conseguenti volture catastali.

La Società si rende pure garante verso il Governo di ogni danno o molestia da parte di terzi relativamente alla costruzione della linea ed ai lavori e provviste d'ogni genere da essa eseguiti per la manutenzione della linea stessa sino al giorno dell'effettiva consegna.

Art. 5.

La Società veneta rinuncia ai giudizi iniziati contro il Ministero dei lavori pubblici e l'Amministrazione delle ferrovie di Stato con citazione 4 luglio 1908 ed al ricorso 24-25 settembre 1908 alla 4ª sezione del Consiglio di Stato, come ad ogni e qualunque pretesa per le condizioni di esercizio della Camposampiero-Montebelluna in dipendenza delle denunciate Convenzioni per l'uso della Padova-Bassano, per il servizio delle stazioni comuni, per l'uso e scambio del materiale mobile e per l'eseguimento e istradamento dei trasporti.

Art. 6.

Per il periodo dal 1° febbraio 1909 all'effettiva consegna della linea si procederà tra il Governo e la Società Veneta alla liquidazione delle rispettive partite di dare ed avere conteggiando a debito del Governo gli interessi del 3 ½ per cento sulla indennità di riscatto ed a credito i prodotti netti dell'esercizio risultanti da conto debitamente documentato giusta gli accordi intervenuti tra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e la Società stessa.

Il saldo sarà pagato a chi di diritto entro due mesi dall'avvenuta liquidazione.

Art. 7.

La presente Convenzione sarà registrata col diritto fisso di una lira.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il Ministro dei Lavori Pubblici
PIETRO BERTOLINI.

Il Ministro del Tesoro
P. CARCANO

LEGGE *n. 507 del 19 luglio 1909, sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici e sul bilancio di previsione delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio 1909-1910* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

Il prelevamento della maggiore spesa per il personale dell'Amministrazione centrale e del Genio civile, di cui all'art. 2 della legge 8 luglio 1906, n. 304, è stabilito per l'esercizio finanziario 1909-10 nel modo seguente:

Cap. n. 98. Assegni mensili al personale straordinario ed avventizio addetto al servizio generale (Spese fisse) . . . . 1,300 —
» 129. Opere stradali dipendenti dalle leggi 3 luglio 1902, n. 297, 30 giugno 1904, n. 293, 21 giugno 1906, n. 238 (art. 4), 6 giugno 1907, n. 300 (art. 1, lettera *e*) e 5 aprile 1908, n. 126 (art. 1, lettera *b*) (Spesa ripartita) . 200,000 —
» 141. Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria, dipendenti dalle leggi 30 giugno 1904, n. 293 (art. 1, lettera *k*), 21 giugno 1906, n. 238 (art. 2, lettera *a*) e 29 dicembre 1907, n. 810 (art. 1, lettera *a*) (Spesa ripartita) . . . . 126,500 —
» 149. Somme a disposizione dell' Amministrazione (leggi

(1) Pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* n. 173 del 26 luglio 1909.

	22 marzo 1900, n. 195 e 7 luglio 1902, n. 333) - Studi di progetti e compimento delle opere di bonificazione in corso di esecuzione autorizzate da leggi anteriori a quella del 18 giugno 1899, n. 236 (Spesa ripartita)	365,000 —
Cap. n. 184.	Opere stradali dipendenti dalle leggi 3 luglio 1902, n. 297, 30 giugno 1904, n. 293, 25 giugno 1906, n. 255 e 19 luglio 1907, n. 549 (Spesa ripartita)	178,400 —
	Totale delle diminuzioni . . .	871,200 —

Art. 3.

Il limite d'impegno nell'esercizio 1909-10 per le sovvenzioni per costruzioni ferroviarie di cui all'art 4 della legge 30 aprile 1899, n. 168, agli articoli 1 e 4 della legge 16 giugno 1907, n. 540 e all'art. 5 della legge 12 luglio 1908, n. 444, è fissato in lire 500 mila.

Art. 4.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910, a termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità dello stato di previsione allegato in appendice alla presente legge.

Art. 5.

Agli effetti dell'art. 10 della legge 9 luglio 1908, n. 418, concernente provvedimenti per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, il limite massimo dell'annualità per le pensioni da concedersi nell'esercizio 1909-10 in dipendenza dei normali collocamenti a riposo non chiesti dagli agenti, senza che concorra la constatata loro inabilità, è stabilito nella somma di lire 550,000.

Art. 6.

Il Governo del Re è autorizzato ad assumere impegni per opere idrauliche straordinarie di seconda categoria per l'ammontare di non oltre 10 milioni in aggiunta alla spesa autorizzata colle leggi 30 giugno 1904, n. 293; 21 giugno 1906, n. 238 e 29 dicembre 1907, n. 810, sul conto degli esercizi successivi a quello 1909-910, e che saranno inclusi in apposita legge di autorizzazione per nuove opere.

Art. 7.

Le quote disponibili sulle somme autorizzate:

a) per sussidi ad opere di difesa degli abitati contro le frane e la corrosione dei fiumi e torrenti e pel ripristino delle opere stesse danneggiate dalle alluvioni e dalle piene (leggi 30 giugno 1904, n. 293, art. 1, lettera *h*; 6 giugno 1907, n. 300, art. 1, lettera *f* e 29 dicembre 1907, n. 810, art. 1 lettera *e*).

b) per sussidi alle Provincie ed ai Comuni per opere di difesa delle strade provinciali e comunali contro le frane e la corrosione dei fiumi e torrenti (leggi 30 giugno 1904, n. 293, art. 1, lettera *g* e 29 dicembre 1907, n. 810, art. 1, lettera *f*);

c) per sussidi alle Provincie, Comuni e Consorzi pel ripristino delle opere stradali ed idrauliche distrutte o danneggiate dalle frane, alluvioni e piene (leggi 16 luglio 1884, n. 2514; 20 luglio 1890, n. 7018; 30 dicembre 1892, n. 734; 21 gennaio 1897, n. 30; 27 aprile 1899, n. 165; 1° aprile 1900, n. 121; 7 luglio 1901, numero 341; 3 luglio 1902, n. 298; 8 luglio 1903, n. 311; 3 luglio 1904, n. 313 e 29 dicembre 1907, n. 810, art. 1, lettera *g*) sono riunite in un fondo unico dal quale saranno prelevate annualmente le assegnazioni occorrenti per ciascuno dei predetti titoli.

Art. 8.

Il ministro del tesoro provvederà, con suo decreto, a modificare lo stato di previsione dell'entrata e quello della spesa del Ministero del tesoro, per l'esercizio finanziario 1909-910, in relazione colle variazioni introdotte ai capitoli nn. 42, 49 e 51 della parte passiva del bilancio delle ferrovie dello Stato per l'esercizio stesso, dopo che questo bilancio sarà stato approvato per legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Data a Roma, addì 19 luglio 1909.

VITTORIO EMANUELE.

CARCANO.

Visto, *il guardasigilli:* ORLANDO.

(*Omissis*).

APPENDICE

allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1909-910.

Bilancio di previsione delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1909-910.

CAPITOLI		Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione	

ENTRATA

TITOLO I.

Parte ordinaria.

(*Art. 18, prima parte, della legge 7 luglio 1907, n. 429*).

§. I. — Prodotti del traffico.

1.	Viaggiatori		170,539,707 83
2.	Viaggi dei membri del Parlamento		863,292 17
3.	Bagagli e cani		9,000,000 —
4.	Merci a grande velocità		27,400.000 —
5.	Merci a piccola velocità accelerata		23,4000,000 —
6.	Merci a piccola velocità ordinaria		230,700,000 —
7.	Prodotti secondari		7,500,000 —
A)	Viaggiatori	270.000	
B)	Bagagli e cani	100,000	
C)	Merci a grande velocità	1,000,000	
D)	Merci a piccola velocità accelerata	270,000	
E)	Merci a piccola velocità ordinaria	5,860,000	
8.	Prodotti della navigazione dello stretto di Messina		597,000 —
A)	Viaggiatori	290,000	
B)	Bagagli e cani	12,000	
C)	Merci a grande velocità	40,000	
D)	Merci a piccola velocità accelerata	60,000	
E)	Merci a piccola velocità ordinaria	190,000	
F)	Introiti diversi	5,000	
	Totale § 1		470,000,000 —

CAPITOLI			Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione		

§ 2. — Introiti indiretti dell'esercizio.

Numero	Denominazione		Competenza
9.	Redditi patrimoniali		1,220,000 —
A)	Pigioni di locali	200,000	
B)	Affitto di terreni ed aree di deposito . . .	130,000	
C)	Vendita di prodotti del suolo	160,000	
D)	concessioni di caffè, spacci diversi e affitti relativi	320,000	
E)	Canoni per concessioni di binari di raccordo .	120,000	
F)	Canoni per pedaggi e attraversamenti . . .	240,000	
G)	Diversi	50,000	
10.	Telegrammi privati		350,000 —
11.	Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo .		100,000 —
12.	Nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria		600,000 —
13.	Proventi per servizi accessori		906,000 —
A)	Tasse per deposito bagagli	60,000	
B)	Tasse per gabinetti di toilette	6,000	
C)	Introiti per il servizio di pubblicità nelle stazioni e nei treni	150,000	
D)	Introiti delle rivendite di libri e giornali . .	150,000	
E)	Introiti lordi per noleggio di cuscini . . .	400,000	
F)	Introiti per il servizio dei *camions* automobili	20,000	
G)	Utili sul servizio di presa e consegna a domicilio	40,000	
H)	Tassa differenziale di trasporto del combustibile venduto a terzi	30,000	
I)	Diversi	50,000	
14.	Introiti devoluti al bilancio in compenso di nuovi oneri addossatigli per la gestione pensioni e sussidi (legge 9 luglio 1908, n. 418, art. 3, lettera *d*, ed art. 8 prima parte):		9,440,000 —
A)	Sovrattasse sui trasporti a termini dell'articolo 22 della legge 29 marzo 1900, n. 101 .	8,200,000	
B)	Concorso della gestione pensioni e sussidi nelle spese del servizio sanitario (cap. 72 della spesa)	150,000	

CAPITOLI			Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione		
C)	Ricavo dalla vendita degli oggetti abbandonati e non reclamati	30,000	
D)	Eccedenze di cassa ed eccedenze di tassazione e assegni non rimborsati	100,000	
E)	Biglietti d'ingresso nelle stazioni	800,000	
F)	Utili sulla vendita di prontuari, tariffe e documenti di trasporto	150,000	
G)	Diversi	10,000	
15.	Introiti per il servizio del porto di Venezia: (Traghetto Magazzini generali - Tiraggio - Punto franco - Manipolazione merci).		1,200,000 —
16.	Utili di magazzino		600,000 —
A)	Eccedenze riscontrate nelle scorte	per memoria	
B)	Maggior ricavo nella vendita dei materiali in rapporto al prezzo di carico	600,000	
	Totale del § 2 . . .		14,416,000 —

§ 3. — Entrate eventuali.

17.	Proventi eventuali		3,218,000 —
A)	Interessi sulle somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa versate nelle sezioni di tesoreria provinciale presso la Banca d'Italia .	50,000	
B)	Interessi di conto corrente colle cessate Società ferroviarie, con ditte, imprese, agenzie ecc.	20,000	
C)	Multe inflitte ai fornitori per ritardata consegna di materiali (capitolo 34-B della spesa)	3,097,000	
D)	Differenze di cambio	1,000	
E)	Diversi	50,000	
18.	Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste destinati alla parte ordinaria (art. 24, comma 1° e 4°, della legge 7 luglio 1907, n. 429)		per memoria
19.	Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi della parte ordinaria ad integrazione del prodotto netto		per memoria
	Totale del § 3 . . .		3,218,000 —

CAPITOLI			Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione		

§ 4. — Introiti per rimborsi di spesa.

Numero	Denominazione		Competenza
20.	Trasporti a rimborso di spesa:		16,345,000 —
	A) Trasporti per conto dello Stato	2,800,000	
	B) Trasporti per lavori in conto spese ordinarie di esercizio e complementari	500,000	
	C) Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale	6,500,000	
	D) Trasporti per conto di imprese incaricate di lavori	800,000	
	E) Trasporti per conto della gestione autonoma dei magazzini	5,500,000	
	F) Spinte e controspinte di carri in dogana	200,000	
	G) Concorso del Ministero della pubblica istruzione nei viaggi dei maestri elementari	20,000	
	H) Trasporti in borsa comune colla Società Veneta, colle Società delle ferrovie di Reggio Emilia e della ferrovia Suzzara-Ferrara	25,000	
21.	Ricuperi per prestazioni dei servizi della Direzione generale ed altre di carattere generale:		7,560,000 —
	A) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale	6,000,000	
	B) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi	500,000	
	C) Prestazioni per altre ferrovie	1,000,000	
	D) Ricuperi di spese giudiziali e contenziose	10,000	
	E) Ricupero di spese di stampa per prontuari, tariffe e documenti di trasporto venduti e ricuperi diversi	50,000	
22.	Ricuperi per prestazioni del servizio del movimento e traffico:		1,150,000 —
	A) in conto spese patrimoniali e complementari e per la gestione autonoma dei magazzini	100,000	
	B) Per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi	1,000,000	
	C) Diversi	50,000	

CAPITOLI				Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione			
23.	Ricuperi per prestazioni del servizio della trazione e materiale:			13,170,000 —
	A) In conto spese patrimoniali e complementari e per la gestione autonoma dei magazzini		50,000	
	B) per manovre con locomotive e carrelli trasbordatori (cap. 6-B 4-c della spesa)		13,000,000	
	C) per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi		20,000	
	D) Diversi		100,000	
24.	Ricuperi per prestazioni del servizio del mantenimento e sorveglianza			1,200,000 —
	A) in conto spese patrimoniali e complementari e per la gestione autonoma dei magazzini		1,000,000	
	B) per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi		100,000	
	C) Diversi		100,000	
25.	Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei servizi, di materie fuori d'uso od esuberanti			1,500,000 —
	A) Servizi centrali		50,000	
	B) Movimento e traffico		100,000	
	C) Trazione e materiale rotabile		150,000	
	D) Mantenimento e sorveglianza:		1,200,000	
	1. Traverse	1,000,000		
	2. Altri materiali	200,000		
26.	Ritenute al personale dell'ex R. ispettorato generale (art. 3 della legge 7 luglio 1876, n. 3212, serie 2ª)			30,000 —
27.	Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune			1,300,000 —
28.	Annualità da prelevarsi sugli affitti delle case economiche per quota di ammortamento e interessi dei capitali investiti nella costruzione delle case stesse (art. 4 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (capitolo 76 della spesa)			per memoria
	Totale del § 4			42,255,000 —

CAPITOLI		Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione	

§ 5. — Introiti con speciale destinazione, a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa.

29.	Concorso di enti pubblici o privati nelle spese di straordinaria manutenzione (capo 38 della spesa)	per memoria
30.	Versamento a magazzino di materie provenienti da lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (cap. 38 della spesa)	per memoria
31.	Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell' armamento (cap. 39 della spesa)	per memoria
32.	Ricavo della demolizione od alienazione del materiale rotabile messo fuori d'uso (cap. 40 della spesa)	per memoria
33.	Versamento a magazzino di materiale provenienti da lavori in conto migliorie (cap 41 della spesa). . . .	per memoria
34.	Avanzi di mandati d'anticipazione da reintegrare ai capitoli di parte ordinaria (art. 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429)	per memoria
	Totale del § 5 . . .	»
	Totale del Titolo . . .	539,889,000 —

TITOLO II.

Parte straordinaria.

(Art. 18, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429)

35.	Sovvenzioni del tesoro per lavori e provviste di carettere patrimoniale (capitoli dal 52 al 60 e 62 della spesa): .		130,000,000 —
A)	Per la rete ferroviaria	129,700,000	
B)	Per la navigazione, esclusi i galleggianti . .	300,000	
36.	Sovvenzione del tesoro per la costruzione e gli acquisti del materiale navale (art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111) (cap. 61 della spesa).		13,000,000 —

CAPITOLI		Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione	
37.	Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del tesoro	per memoria
A)	Rimborsi e concorsi di Società concessionarie, di ferrovie, di altre Amministrazioni pubbliche e di terzi, nella spesa di lavori e provviste in aumento patrimoniale (cap. 58 della spesa) »	
B)	Ricavo dalla vendita di beni immobili (cap. 58 della spesa) . . . . »	
C)	Materiali di disfacimento pertinenti al patrimonio ferroviario (cap. 57 e 58 della spesa) »	
D)	Materiali di disfacimento di galleggianti dello stretto di Messina (cap. 55 della spesa) . . »	
38.	Avanzi di mandati d'anticipazione da reintegrare ai capitoli di parte straordinaria (art. 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429).	per memoria
	Totale del Titolo II . . .	143,000,000 —

TITOLO III.

Magazzini ed officine.

§ 1. — Gestione autonoma dei magazzini.

(*Art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429*).

Numero	Denominazione		Competenza
39.	Fondi forniti dal tesoro per aumenro della dotazione di magazzino		per memoria
40.	Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (art. 24, comma 1° e 5°, della legge 7 luglio 1907, n. 429)		per memoria
41.	Forniture ai servizi:		156,734,000 —
A)	Per conto spese ordinarie di esercizio. . .	83,654,000	
B)	Per conto spese patrimoniali	7,900,000	
C)	Per conto spese straordinarie.	14,030,000	
D)	Per conto officine.	47,150,000	
E)	Per costituzione scorte della trazione . . .	40,00,000	

CAPITOLI		Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione	

42. Ricavi per vendita o cessione di materiali e ricupero di somme pagate in conto acquisti (somma da reintegrare al cap. 63 della spesa): . . . . per memoria

A) Vendite o cessioni al personale dell'Amministrazione ferroviaria, ad Amministrazioni pubbliche ed a terzi . . . . »

B) Forniture in conto massa vestiario . . . . »

C) Accreditamento di deficienze giustificate riscontrate nelle scorte e deprezzamenti addebitati all'esercizio (cap. 34-*E* della spesa)[1] . »

D) Ricupero di somme pagate in acconto di forniture in corso (capitolo 63-*E* della spesa) . »

E) Ricupero di somme pagate in conto acquisti da regolare (cap. 63-*F* della spesa) . . . »

43. Ritenute per garanzia, effettuate ai fornitori (cap. 64 della spesa) . . . . per memoria

44. Avanzi di mandati di anticipazioni da reintegrare al capitolo 63 della spesa (art. 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . per memoria

Totale del § 1 . . . 156,734,000 —

§ 2. — Officine.

45. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine staccate dai depositi (capitolo 66 della spesa: 53,750,000 —

A) per manutenzione e riparazione materiale rotabile (cap. 12-*B* della spesa) 28,650,000

B) pezzi di ricambio per lavori di manutenzione affidati all'industria privata. 2,100,000

C) per altri lavori in conto esercizio 2,000,000

D) in conto scorte di magazzino 20,000,000

E) in conto migliorie, in conto patrimoniale o per altre Amministrazioni governative e terzi in genere 1,000,000

CAPITOLI			Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione		
46.	Scorte fisse per le officine annesse ai depositi e per le squadre di rialzo; materie restituite ai magazzini (capitoli 63-*C* e 67 della spesa)		4,000,000
47.	Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine annesse ai depositi e dalle squadre di rialzo (cap. 68 della spesa:		14,450,000
	A) per manutenzione e riparazione materiale rotabile (cap. 12-*B* della spesa)	12,250,509	
	B) per altri lavori in conto esercizio.	500,000	
	C) in conto scorte di magazzino	1,200,000	
	D) in conto migliorie, in conto patrimoniale o per altre Amministrazioni governative e terzi in genere	500,000	
48.	Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine del mantenimento (cap. 69 della spesa): . . .		5,560,000
	A) per conto dei servizi	2,000,000	
	B) in conto scorte di magazzino	3,000,000	
	C) in conto patrimoniale o per altre Amministrazioni governative e terzi in genere. . . .	560,000	
	Totale del § 2 . . .		77,760,000 —
	Totale del titolo III . . .		234,494,000 —

TITOLO IV.

Gestione del fondo pensioni e sussidi

(Legge 9 luglio 1908, n. 418).

49.	Ritenute al personale:		9,000,000 —
	A) Ordinarie (lettera *a* dell'art. 3 e parte prima dell'art. 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418).	7,820,000	
	B) Straordinarie (lettera *b* dell'art. 3 e capoversi primo e secondo dell'art. 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	900,000	
	C) Riscatti (art. 9 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	120,000	
	D) Multe (lettera *f* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	160,000	

CAPITOLI			Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione		
50.	Contributo dell'Amministrazione in rapporto agli assegni del personale (lettera *c* dell'art. 3 e art. 4 ultimo capoverso della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 21-*A* della spesa)		14,500,000 —
51.	Quota del 2 % sul prodotto lordo del traffico (lettera *d* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 21-*B* della spesa)		9,600,000 —
52.	Sovratasse sui trasporti della ferrovia Brescia-Iseo (lettera *e* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418)		6,000 —
53.	Interessi:		9,130,000 —
	A) sulle somme costituenti i patrimoni dei cessati Istituti di previdenza ferroviari (lettera *g* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) .	5,200,000	
	B) sulle somme accumulate presso la Cassa depositi e prestiti a termini degli articoli 21 e 23 della legge 29 marzo 1900, n. 101 (lettera *h* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	3,700,000	
	C) sulle somme dovute dalla Società delle ferrovie Meridionali per i disavanzi verificatisi nelle Casse pensioni e soccorso per il periodo anteriore al 1° luglio 1885 (lettera *i* dell'articolo 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) .	per memoria	
	D) sulle somme eventualmente dovute dalle cessate Società ferroviarie esercenti le reti Adriatica, Mediterranea e Sicula per i disavanzi verificatisi nelle Casse pensioni e soccorso durante il periodo dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1905 (lettera *l* dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	per memoria	
	E) sulle somme versate alla Cassa depositi e prestiti per residui annuali della gestione del fondo pensioni e sussidi (lettera *m* dell'art. 3 ed art. 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	230,000	
54.	Interessi di lasciti, donazioni ed oblazioni a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (cap. 74 della spesa)		5,000 —
	Totale del titolo IV . . .		42,241,000 —

CAPITOLI		Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione	

TITOLO V.

Gestione delle case economiche pei ferrovieri

(Legge 14 luglio 1907, n. 553).

Patrimonio.

55.	Somme mutuate alle ferrovie dello Stato dal patrimonio del fondo pensioni e sussidi per acquisto e costruzione di case economiche pei ferrovieri (art. 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. 75 della spesa)	6,000,000 —

Gestione.

56.	Affitto delle case	per memoria
57.	Proventi eventuali	per memoria
58.	Prelevamenti dal fondo di riserva (terzo capoverso dell'art. 10 del regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1907, n. 553, approvato col R. decreto 10 maggio 1908, n. 233).	per memoria
	Totale del titoto V . . .	6,000,000 —

TITOLO VI.

Operazioni per conto di terzi

§ 1. — Operazioni attinenti ai trasporti.

59.	Depositi a garanzia (cap. 84 della spesa):		1,200,000 —
A)	Per richiesta di vagoni	1,000,000	
B)	per biglietti d'abbonamento	200,000	
60.	Ricuperi di tasse doganali e di somme anticipate ai mittenti (cap. 85 della spesa)		80,000,000 —
61.	Incasso di assegni sulle merci (cap. 86 della spesa) . .		180,000,000 —
62.	Eccedenze di tassazione sui trasporti		10,000,000 —
A)	Per errori rilevati all'atto della revisione (cap. 87-*A* della spesa)	5,000,000	
B)	Per reclami e per rimborsi convezionali (capitolo 87-*B* della spesa)	5,000,000	

Numero	CAPITOLI Denominazione		Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
63.	Ricuperi per deficienze di tassazione (cap. 88 della spesa)		5,000,000 —
64.	Tasse di presa e consegna a domicilio (cap. 89 della spesa)		1,000,000 —
65.	Prodotti dei tronchi in esercizio speciale:		700,000 —
A)	Confine francese-Modane (cap. 90-*A* della spesa).	600,000	
B)	Cerignola Campagna-Cerignola Città (cap. 90-*B* della spesa)	100,000	
66.	Somme introitate dalle ferrovie dello Stato per conto di Amministrazioni in servizio cumulativo (cap. 91 della spesa)		50,000,000 —
67.	Somme introitate per conto delle ferrovie dello Stato dalle Amministrazioni in servizio cumulativo (cap. 92 della spesa).		40,000,000 —
68.	Ricuperi di crediti per trasporti in conto corrente ad Amministrazioni pubbliche e Ditte diverse, in base a speciali convenzioni (cap. 93 della spesa)		14,500,000 —
A)	Ministero delle finanze.	3,500,000	
B)	Ministero della guerra	1,000,000	
C)	Amministrazioni e Ditte diverse	10,000,000	
	Totale del § 1		382,400,000 —

§ 2. — Operazioni attinenti al personale.

Numero	Denominazione	Competenza
69.	Ritenute per sequestri e cessioni delle competenze del personale (cap. 94 della spesa)	4,000,000 —
70.	Ritenute per anticipazioni ed addebiti (cap. 95 della spesa)	3,000,000 —
71.	Ritenute per massa vestiario (cap. 96 della spesa) . .	3,000,000 —
72.	Competenze di avvocati e procuratori poste a carico della controparte ed introitate nei giudizi sostenuti dal servizio legale dell'Amministrazione (articoli 42 e 45 delle norme per il riordinamento e pel funzionamento del servizio legale dell'amministrazione, approvate con R. decreto 10 maggio 1908, n. 280) (cap. 97 della spesa)	per memoria
	Totale del § 2	10,000,000 —

CAPITOLI			Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione		

§ 3. — Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati.

Numero	Denominazione		Competenza
73.	Ministero dei lavori pubblici - Anticipazioni per studi, dirigenza e sorveglianza delle costruzioni (art. 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1 della legge 12 luglio 1908, n. 444) (cap. 98 della spesa) . .		4,000,000 —
74.	Ministero dell'interno - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione dell'interno (cap. 99 della spesa):		100,000 —
A)	Riparazione vetture cellulari.	100,000	
B)	. . . .	»	
C)	. . . .	»	
75.	Ministero della guerra - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione militare (cap. 100 della spesa):		300,000 —
A)	Riparazione attrezzi per trasporti di truppe	20,000	
B)	Impianti diversi	280,000	
C)	. . . .	»	
76.	Ministero delle poste e dei telegrafi - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione postale e telegrafica (cap. 101 della spesa):.		350,000 —
A)	Riparazione vetture postali	150,000	
B)	Illuminazione e riscaldamento vetture postali	200,000	
C)	. . . .	»	
77.	Rimborsi dal consorzio del porto di Genova per lavori eseguiti per suo conto dalla azienda ferroviaria (art. 106 del regolamento approvato con R. decreto 25 giugno 1903, n. 261) (cap. 102 della spesa)		250,000 —
78.	Somme introitate per conto delle cessate gestioni (cap. 103 della spesa):		per memoria
A)	Comitato di stralcio ex-Alta Italia	»	
B)	Rete Mediterranea	»	
C)	Rete Adriatica	»	
D)	Rete Sicula.	»	
E)	Ferrovie meridionali	»	
F)	Linea Palermo-Marsala-Trapani	»	

CAPITOLI		Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione	
79.	Somme introitate per lavori e prestazioni per conto di Amministrazioni diverse e per privati (cap. 104 della spesa)	per memoria
A)	Municipio di Cerignola – Fondo per lavori straordinari alla linea Cerignola-Campagna-Cerignola-Città . . . . »	
B)	. . . . »	
C)	. . . . »	
	Totale del § 3 . . .	5,000,000 —
	Totale del titolo VI . . .	397,400,000 —

TITOLO VII.

Partite di giro.

—

Numero	Denominazione		Competenza
80.	Tasse erariali (cap. 105 della spesa):		37,060,000 —
A	Tassa sui trasporti	32,000,000	
B)	Tassa sull'assicurazione delle merci	60,000	
C)	Tassa di bollo	5,000,000	
81.	Imposte e tasse ritenute al personale (cap. 106 della spesa):		9,800,000 —
A)	Imposta di ricchezza mobile sugli stipendi	8,500,000	
B)	Imposta di ricchezza mobile sulle pensioni	1,100,000	
C)	Marche da bollo per pagamento competenze	200,000	
82.	Ritenute speciali al personale per contributo al fondo di garanzia per le cessioni di stipendi e salari (art. 9 e 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335) (cap. 107 della spesa)		250,000 —
83.	Imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (cap. 108 della spesa)		40,000 —
84.	Imposta sui trasporti pel tratto confine francese-Modane, dovuta all'erario francese (cap. 109 della spesa)		32,000 —
	Totale del titolo VII . . .		47,182,000 —

CAPITOLI		Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione	

RIASSUNTO DELL'ENTRATA

Entrate d'esercizio e fondi per aumenti patrimoniali.

Titolo I. - Parte ordinaria.	
§ 1. - Prodotti del traffico.	470,000,000 —
§ 2. - Introiti indiretti dell'esercizio.	14,416,000 —
§ 3. - Entrate eventuali	3,218,000 —
§ 4. - Introiti per rimborsi di spesa	42,255,000 —
§ 5. - Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa	»
	529,889,000 —
Titolo II. - Parte straordinaria	143,000,000 —
Totale delle entrate ordinarie e straordinarie . . .	672,889,000 —

Gestioni speciali ed autonome.

Titolo III. - Magazzini ed officine.	
§ 1. - Gestione autonoma dei magazzini	156,734,000 —
§ 2. - Officine	77,760,000 —
Titolo IV. - Gestione del fondo pensioni e sussidi. . . .	42,241,000 —
Titolo V. - Gestione delle case economiche pei ferrovieri .	6,000,000 —
Titolo VI. - Operazioni per conto di terzi.	
§ 1. - Operazioni attinenti ai trasporti	382,400,000 —
§ 2. - Operazioni attinenti al personale	10,000,000 —
§ 3. - Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati	5,000,000 —
Totale delle gestioni speciali ed autonome . . .	680,135,000 —
Titolo VII. - Partite di giro	47,182,000 —
Totale generale dell'entrata . . .	1,400,206,000 —

Visto d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro del tesoro

CARCANO.

CAPITOLI		Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione	

SPESA

TITOLO I

Parte ordinaria

(*Art. 19, primo capoverso della legge 7 luglio 1907, n. 429*)

SEZIONE I. — *Spese d'esercizio.*

§ 1. — Direzione generale
Servizi centrali I. II, III, IV, V e Ufficio Stralcio.

1. Personale				7,620,000 —
A) Stipendi del personale di ruolo			6,150,000	
B) Indennità e compensi regolamentari diversi al personale			1,170,000	
C) Mercedi agli avventizi			300,000	
2. Forniture, spese ed acquisti				735,000 —
A) Forniture di magazzino	440,000			
1. Stampati e cancelleria	280,000			
2. Materie per illuminazione e riscaldamento	40,000			
3. Ricambio del materiale d'inventario	20,000			
4. Materie per la pulizia dei locali e per usi diversi	100,000			
B) Spese ed acquisti fatti direttamente dai Servizi			295,000	
1. Illuminazione e riscaldamento	80,000			
2. Riparazione del materiale d'inventario	35,000			
3. Spese per altri titoli diversi	100,000			
		Totale del § 1		8,375,000 —

CAPITOLI					Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione				

§ 2. — Approvviggionamenti e magazzini.

3.	Personale				5.380.000 —
A)	Stipendi del personale di ruolo			3,680,000	
1.	Servizio centrale (VI)		1,100,000		
2.	Magazzini, depositi ed agenzie		2,580,000		
B)	Indennità e compensi regolamentari diversi al personale			800,000	
1.	Servizio centrale (VI)		280,000		
2.	Magazzini depositi ed agenzie		520.000		
C)	Mercedi agli avventizi			900,000	
1.	Servizio centrale VI		100,000		
2.	Magazzini, depositi ed agenzie		800,000		
4.	Forniture, spese ed acquisti				954,000 —
A)	Forniture dei magazzini			468,000	
1.	Servizio centrale (VI)		93,000		
a)	Stampati e cancelleria	55,000			
b)	Materie per illuminazione e riscaldamento	8,000			
c)	Ricambio del materiale di inventario	5,000			
d)	Materie per pulizia ed usi diversi	25,000			
2.	Magazzini depositi ed agenzie		375,000		
a)	Stampati e cancelleria	80.000			
b)	Materie per illuminazione e riscaldamento	45,000			
c)	Ricambio del materiale di inventario	50,000			
d)	Materie per pulizia ed usi diversi	200,000			
B)	Spese ed acquisti fatti direttamente dal servizio			486,000	
1.	Servizio centrale (VI).		36,000		
a)	Illuminazione e riscaldamento	15.000			
b)	Riparazione del materiale d'inventario	6.000			
c)	Spese per altri titoli diversi	15,000			

CAPITOLI Numero	Denominazione				Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
2.	Magazzini, depositi ed agenzie		450,000		
a)	Illuminazione e riscaldamento	20,000			
b)	Riparazione del materiale d'inventario	30,000			
c)	Spese per altri titoli diversi	400,000			
	Totale del § 2 . . .				6,334,000 —

§ 3. — Servizio del movimento e del traffico.

Numero	Denominazione			Competenza
5.	Personale			83,420,000 —
A)	Stipendi del personale di ruolo		53,616,000	
1.	Servizio centrale (VII) . . .	1,100,000		
2.	Divisioni, sezioni e riparti . . .	7,000,000		
3.	Dirigenza e sorveglianza del porto di Venezia	16,000		
4.	Stazioni	35,500,000		
5.	Depositi del personale viaggiante	10,000,000		
B)	Indennità e compensi regolamentari diversi al personale		19,844,000	
1.	Servizio centrale (VII) . . .	240,000		
2.	Divisioni, sezioni e riparti . . .	1,600,000		
3.	Dirigenza e sorveglianza del porto di Venezia	4,000		
3.	Stazioni	9,000,000		
5.	Depositi del personale viaggiante	9,000,000		
C)	Mercedi agli avventizi		9,960,0000	
1.	Servizio centrale (VII)	80,000		
2.	Divisioni, sezioni e riparli. . .	650,000		
3.	Dirigenza e sorveglianza del porto di Venezia.	4,000		
4.	Stazioni	8,500,000		
5.	Depositi del personale viaggiante	726,000		

CAPITOLI					Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione				
6.	Forniture, spese ed acquisti				33,664,000 —
A)	Forniture dei magazzini			7,027,000	
1.	Servizio centrale (VII)		78,000		
a)	stampati e cancelleria	55,000			
b)	Materie per illuminazione e riscaldamento	5,000			
c)	Ricambio del materiale di inventario	3,000			
d)	Materie per pulizia ed usi diversi	15,000			
2.	Divisioni, sezioni e riparti		541,000		
a)	Stampati e cancelleria	400,000			
b)	Materie per illuminazione e riscaldamento	40,000			
c)	Ricambio del materiale di inventario	20,000			
d)	Materie per pulizia ed usi diversi	81,000			
3.	Dirigenza e sorveglianza del porto di Venezia		3,000		
a)	Stampati e cancelleria	1,000			
b)	Materie per illuminazione e riscaldamento	500			
c)	Ricambi del materiale di inventario	500			
d)	Materie per pulizia ed usi diversi	1,000			
4)	Stazioni		3,450,000		
a)	Stampati e cancelleria	950,000			
b)	Materie per illuminazione e riscaldamento delle stazioni e dei piazzali	1,400,000			
c)	Ricambio del materiale di inventario	300,000			
d)	Materie per pulizia ed usi diversi	800,000			

Numero	CAPITOLI — Denominazione			Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
	5) Depositi del personale viaggiante		215.000	
	a) Stampati e cancelleria.	65.000		
	b) Materie per illuminazione e riscaldamento	10.000		
	c) Ricambio del materiale d'inventario. . . .	100,000		
	d) Materiale per pulizia ed usi diversi. . .	40,000		
	6) Convogli		2,340,000	
	a) Materie per illuminazione ad olio . . .	540.000		
	b) Materie per illuminazione a gas. . . .	150,000		
	c) Materie per illuminazione elettrica, compreso il ricambio degli accumulatori . . .	100.000		
	d) Materie per il servizio di riscaldamento compreso il ricambio delle scaldine . . .	150, 000		
	e) Ricambio copertoni ed altri attrezzi dei veicoli.	1,400,000		
	7) Materie per il funzionamento e la manutenzione del telegrafo, dei segnali elettrici e degli orologi.	400.000		
	B) Spese ed acquisti fatti direttamente dal servizio		26.637	
	1) Servizio centrale (VII).	44.000		
	a) Illuminazione e riscaldamento	17.000		
	b) Riparazione del materiale d'inventario . .	7.000		
	c) Spese per altri titoli diversi	20,000		

CAPITOLI			Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione		
	2) Divisioni, sezioni e riparti		240,000
	a) Illuminazione e riscaldamento	80,000	
	b) Riparazione del materiale d'inventario . .	50,000	
	c) Spese per altri titoli diversi	110,000	
	3) Dirigenza e sorveglianza del porto di Venezia		3,000
	a) Illuminazione e riscaldamento	1,000	
	b) Riparazione del materiale d'inventario . .	500	
	c) Spese per altri titoli diversi.	1,500	
	4) Stazioni		19,550,000
	a) Illuminazione e riscaldamento	2,400,000	
	b) Riparazione del materiale d'inventario . .	650,000	
	c) Manovre con locomotive e con carrelli trasbordatori eseguite dalla trazione (Capitolo 23-B di entrata)	13,000,000	
	d) Manovre ed altri servizi di stazione appaltati .	3,000,000	
	e) Spese per altri titoli diversi	500,000	
	5) Depositi del personale viaggiante.		160,000
	a) Illuminazione e riscaldamento	10,000	
	b) Riparazione del materiale d'inventario . .	50,000	
	c) Spese per altri titoli diversi.	100,000	

CAPITOLI					Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione				
	6) Convogli.		360,000		
	a) Illuminazione a gas. .	30,000			
	b) Illuminazione elettrica, compresa la manutenzione degli accumulatori	200.000			
	c) Riparazione copertoni ed altri attrezzi dei veicoli	130,000			
	7) Indennità per perdite, avarie e ritardata resa delle merci		6,000,000		
	8) Compenso all'Amministrazione dei telegrafi dello Stato per la manutenzione delle linee telegrafiche .		280.000		
7.	Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo .				1,300,000 —
	Totale del § 3. . .				118,384,000 —

§ 4. — Servizio commerciale e controllo prodotti

Numero	Denominazione				Competenza
8.	Personale.				5,670.000 —
	A) Stipendi al personale di ruolo			3,980.000	
	1) Servizio centrale (VIII).	400,000			
	2) Controlli prodotti. . .	3.580.000			
	B) Indennità e compensi regolamentari diversi al personale		1.180.000		
	1) Servizio centrale (VIII).	80,000			
	2) Controlli prodotti. . .	1,100,000			
	C) Mercedi agli avventizi.		510.000		
	1) Servizio centrale (VIII).	10,000			
	2) Controlli prodotti. . .	500.000			
9.	Forniture, spese ed acquisti				314,000 —
	A) Forniture dei magazzini			225,500	

CAPITOLI				Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione			
	1. Servizio centrale (VIII).		25,500	
	a) Stampati e cancelleria .	15,000		
	b) Materie per illuminazione e riscaldamento .	1,500		
	c) Ricambio del materiale di inventario. . . .	1,000		
	d) Materie per pulizia ed usi diversi	8,000		
	2. Controlli prodotti		200,000	
	a) Stampati e cancelleria.	137,000		
	b) Materie per illuminazione e riscaldamento.	18,000		
	c) Ricambio del materiale di inventario. . . .	5,000		
	d) Materie per pulizia ed usi diversi.	40,000		
	B) Spese ed acquisti fatti direttamente dal servizio		88,500	
	1. Servizio centrale (VIII).		13,500	
	a) Illuminazione e riscaldamento	5,000		
	b) Riparazione del materiale d'inventario . .	1,500		
	c) Spese per altri titoli diversi.	7,000		
	2. Controlli prodotti		75,000	
	a) Illuminazione e riscaldamento	25,000		
	b) Riparazione del materiale d'inventario . .	15,000		
	c) Spese per altri titoli diversi	35,000		
	Totale del § 4. . . .			5,984,000 —

CAPITOLI		Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione	

§ 5. — Servizio della trazione e del materiale rotabile.

Numero	Denominazione				Competenza
10.	Personale				41,160,000
	A) Stipendi del personale di ruolo			22,385,000	
	1. Servizio centrale (X) .	1,200,000			
	2. Divisioni, sezioni e riparti.	3,150,000			
	3. Depositi locomotive (dirigenza e servizio interno)	2,800,000			
	4) Condotta locomotive (macchinisti e fuochisti)	13,000,000			
	5) Locomozione elettrica (guidatori, dirigenza e servizio interno dei depositi, stazioni centrali elettriche)	415,000			
	6) Pulizia, verifica e unture veicoli .		1,800,000		
	7) Ventilazione delle gallerie . . .		20,000		
	B) Indennità e compensi regolamentari diversi al personale			14,960,000	
	1) Servizio centrale (X).		400,000		
	2) Divisioni, sezioni e riparti . . .		520,000		
	3) Depositi locomotive (dirigenza e servizio interno)		1,100,000		
	4) Condotta locomotive (macchinisti e fuochisti)		12,330,000		
	5) Locomozione elettrica (guidatori, dirigenza e servizio interno dei depositi, stazioni centrali elettriche)		300,060		
	6) Pulizia, verifica ed untura veicoli .		300,000		
	7) Ventilazione delle gallerie . . .		10,000		
	C) Mercedi agli avventizi			3,815,000	
	1) Servizio centrale (X)		60,000		
	2) Divisioni, sezioni e riparti. . . .		200,000		
	3) Depositi locomotive (dirigenza e servizio interno).		2,200,000		

CAPITOLI Numero	CAPITOLI Denominazione				Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
	4) Condotta locomotive (macchinisti e fuochisti)		600,000		
	5) Locomozione elettrica (guidatori, dirigenza e servizio interno dei depositi, stazioni centrali elettriche) .		50,000		
	6) Pulizia, verifica ed untura veicoli.		700,000		
	7) Ventilazione delle gallerie. . . .		5,000		
11.	Forniture, spese ed acquisti				63,270,000 —
	A) Forniture dei magazzini			60,462,000	
	1) Servizio centrale (X)		97,000		
	a) Stampati e cancelleria. .	75,000			
	b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . .	8,000			
	c) Ricambio del materiale di inventario	4,000			
	d) Materie per pulizia ed usi diversi	10,000			
	2) Divisioni, sezioni e riparti		185,000		
	a) Stampati e cancelleria .	130,000			
	b) Materie per illuminazione e riscaldamento . . .	20,000			
	c) Ricambio del materiale d'inventario.	15,000			
	d) Materie per pulizia ed usi diversi	20,000			
	3) Locomozione		60,180,000		
	a) Stampati e cancelleria .	80,000			
	b) Materie per illuminazione e riscaldamento locali e piazzali	350,000			
	c) Ricambio del materiale di inventario	50,000			
	d) Combustibile per la locomozione a vapore. .	54,800,000			
	e) Materie per untura e illuminazione locomotive	2,150,000			

CAPITOLI		Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione	
	f) Combustibile e altre materie per stazioni centrali elettriche e materie per untura ed illuminazione dei locomotori elettrici 1,200,000	
	g) Materie per untura e pulizia veicoli. 500,000	
	h) Combustibile e lubrificanti per motori fissi dei depositi e dei rifornitori 500,000	
	i) Combustibile e lubrificanti per motori fissi dei ventilatori delle gallerie . 50,000	
	k) Materie per usi diversi. 500,000	
	B) Spese ed acquisti fatti direttamente dal servizio. 2,808,000	
	1) Servizio centrale (X) . . 43,000	
	a) Illuminazione e riscaldamento. 15,000	
	b) Riparazione del materiale di inventario 8,000	
	c) Spese per altri titoli diversi 20,000	
	2) Divisioni sezioni e riparti . . . 245,000	
	a) Illuminazione e riscaldamento. 30,000	
	b) Riparazione del materiale di inventario 30,000	
	c) Spese per altri titoli diversi 35,000	
	d) Piccoli lavori diversi di officina in conto esercizio. 150,000	

CAPITOLI					Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione				
	3) Locomozione		2,520,000		
	a) Illuminazione e riscaldamento locali e piazzali.	120,000			
	b) Riparazione del materiale d'inventario	550,000			
	c) Pulizia veicoli . . .	200,000			
	d) Fornitura e pompatura d'acqua	1,200,000			
	e) Energia elettrica fornita da terzi	per memoria			
	f) Prestazioni di altre ferrovie	50,000			
	g) Spese per altri titoli diversi	400,000			
12.	Grande ed ordinaria manutenzione del materiale rotabile .				49,200,000 —
	A) Affidata all'industria privata			8,300,000	
	1) Somministrazione pezzi di ricambio.		2,150,000		
	a) Locomotive	1,500,000			
	b) Locomotori ed equipaggiamenti elettrici delle automotrici.	50,000			
	c) Carrozze	300,000			
	d) Bagagliai e carri . . .	300,000			
	2) Spese dirette		6,150,000		
	a) Locomotive	1,500,000			
	b) Locomotori ed equipaggiamenti elettrici delle automotrici.	150,000			
	c) Carrozze	2,500,000			
	d) Bagagliai e carri . . .	2,000,000			
	B) Eseguita nelle officine dell'Amministrazione		40,900,000		
	1) Locomotive.		20,700,000		
	2) Locomotori ed equipaggiamenti elettrici delle automotrici . . .		600,000		
	3) Carrozze.		9,000,000		
	4) Bagagliai e carri		10,600,000		
	Totale del § 5.				153,630,000

CAPITOLI					Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione				

§ 6 Servizio del mantenimento e della sorveglianza.

Denominazione				Competenza
13. Personale.				39,950,000 —
A) Stipendi del personale di ruolo. .		24,530,000		
1) Servizio centrale (XI) .	1,060,000			
2) Divisioni,sezioni e riparti	6,700,000			
3) Sorveglianza della linea		8,270,000		
4) Manutenzione dei binari		8,100,000		
5) Manutenzione sottostazioni e linee aeree per trazione elettrica. . .		100,000		
6) Artieri		300,000		
B) Indennità e compensi regolamentari diversi al personale			6,060,000	
1) Servizio centrale (XI)		230,000		
2) Divisioni, sezioni e reparti . . .		1,200,000		
3) Sorveglianza della linea		1,830,000		
4) Manutenzione dei binari		2,660,000		
5) Manutenzione sottostazioni e linee aeree per trazione elettrica.		30,000		
6) Artieri		110,000		
C) Mercedi agli avventizi			9,360,000	
1) Servizio centrale (XI)		60,000		
2) Divisioni, sezioni e riparti . . .		420,000		
3) Sorveglianza della linea		1,380,000		
4) Manutenzione dei binari		7,250,000		
5) Manutenzioni e sottostazioni e linee aere per trazione elettrica . . .		30,000		
6) Artieri		220,000		
14. Forniture, spese ed acquisti				3,019,000 —
A) Forniture di magazzino			2,146,000	
1) Servizio centrale (XI).		96,000		
a) Stampati e cancelleria . .	65,000			
b) Materie per illuminazione e riscaldamento	10,000			
c) Ricambio del materiale di inventario	6,000			
d) Materie per pulizia ed usi diversi	15,000			

CAPITOLI				
Numero	Denominazione			Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
	2) Divisioni, sezioni e riparti		450,000	
	a) Stampati e cancelleria .	300,000		
	b) Materie per illuminazione e riscaldamento	80,000		
	c) Ricambio del materiale di inventario	20,000		
	d) Materie per pulizia ed usi diversi	50,000		
	3) Linea		1,600,000	
	a) Materie per illuminazione e riscaldamento	800,000		
	b) Ricambio del materiale di inventario	500,000		
	c) Materie per pulizia ed usi diversi	300,000		
	b) Spese ed acquisti fatti direttamente dal servizio .			873,000
	1) Servizio centrale (XI)		33,000	
	a) Illuminazione e riscaldamento	12,000		
	b) Riparazione del materiale d'inventario	6,000		
	c) Spese per altri titoli diversi.	15,000		
	2) Divisioni, sezioni e riparti		140,000	
	a) Illuminazione e riscaldamento	60,000		
	b) Riparazione del materiale d'inventario	30,000		
	c) Spese per altri titoli diversi.	50,000		
	3) Linea		700,000	
	a) Illuminazione e riscaldamento	50,000		
	b) Riparazione del materiale d'inventario	200,000		
	c) Sgombro di neve . . .	300,000		
	d) Spese per titoli diversi .	150,000		

CAPITOLI				Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione			
15.	Manutenzione della linea			15,750,000 —
	A) Forniture di magazzino		10,300,000	
	1) Corpo stradale, chiusure e piantagioni	300,000		
	2) Ponti, viadotti ecc.	100,000		
	3) Gallerie	50,000		
	4) Fabbricati	500,000		
	5) Meccanismi fissi	300,000		
	6) Massicciata	50,000		
	7) Traverse e legnami d'armamento, comprese le traverse in ferro ed in cemento	9,000.000		
	B) Spese ed acquisti fatti direttamente dal servizio		5,450,000	
	1) Corpo stradale, chiusure e piantagioni	500,000		
	2) Ponti, viadotti, ecc.	200,000		
	3) Gallerie	250,000		
	4) Fabbricati	3,450,000		
	5) Meccanismi fissi	500.000		
	6) Massicciata	550.000		
	Totale del § 6			58,719,000 —

§ 7. — Navigazione dello stretto di Messina.

Numero	Denominazione			Competenza
16.	Personale			320,000 —
	A) Stipendi del personale di ruolo		130,000	
	B) Indennità e compensi regolamentari diversi al personale		90,000	
	C) Mercedi agli avventizi		100,000	
17.	Forniture, spese ed acquisti			410,000 —
	A) Forniture dei magazzini		281,500	
	1) Combustibile e lubrificanti	230,000		

CAPITOLI				Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione			
	2) Materie per manutenzione e riparazione piroscafi	30,000		
	3) Ricambio del materiale d'inventario	1,000		
	4) Materie per la manutenzione degli approdi	500		
	5) Materie per pulizia e per usi diversi	20,000		
	B) Spese ed acquisti fatti direttamente dal servizio		128,500	
	1) Riparazione e manutenzione piroscafi	100,000		
	2) Riparazione materiale d'inventario	1,500		
	3) Manutenzione degli approdi	1,500		
	4) Spese per altri titoli diversi	25,500		
	Totale del § 7			730,000 —

§ 8. — Spese generali dell'Amministrazione.

Numero	Denominazione		Competenza
18.	Consiglio generale e Commissioni compartimentali del traffico (art. 61 della legge 7 luglio 1907, n. 429)		20,000 —
19.	Forniture dei magazzini		775,000 —
	A) Avvisi, orari e pubblicazioni diverse	400,000	
	B) Biglietti per viaggiatori	350,000	
	C) Materie impiegate in campioni e prove	25,000	
20.	Imposte e tasse	3,020,000	
	A) Imposte e tasse sui terreni e fabbricati	1,530,000	
	B) Imposte e tasse diverse	40,000	
	C) Imposta di ricchezza mobile a carico dell'esercizio, sulle competenze del personale (art 19 della legge 22 aprile 1905, n. 137	1,450,000	
21.	Contributo al fondo pensioni e sussidi		24,100,000 —
	A) Contributo in rapporto agli assegni del personale (art. 3 e 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 50 della entrata)	14,500,000	

CAPITOLI			Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione		
	B) Quota del 2 % sul prodotto lordo del traffico (art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 51 dell'entrata)	9,600,000	
22.	Spese per assegni e indennità diverse al personale . . .		1,663,000 —
	A) Quota di compartecipazione nelle spese delle forniture di vestiario	520,000	
	B) Indennità per infortuni sul lavoro al personale operaio (art. 5 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	1.100.000	
	C) Pensioni di grazia concesse dalle Amministrazioni precedenti	25.000	
	D) Quote di pensioni o di indennità spettanti al personale dell'ex-Ispettorato generale (art. 7 della legge 12 luglio 1906, n. 332)	8,000	
	E) Premi di assicurazione di avventizi alla Cassa nazionale invalidità e vecchiaia	10,000	
23.	Assegni di esonero (art. 59 della legge 7 luglio 1907, n. 429)		400,000 —
24.	Gratificazioni al personale per lavoro straordinario non tariffato dal regolamento		1,000,000 —
25.	Oblazioni e sussidi al personale		700,000 —
26.	Spese per il servizio sanitario (art. 8 della legge 9 luglio 1908, n. 418)		600,000 —
27.	Spese giudiziali e contenziose		250,000 —
28.	Affitto locali per uso d'ufficio		1,200,000 —
29.	Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà a causa dell'esercizio od in seguito ad infortuni		1,000,000 —
30.	Provvigione alle agenzie italiane ed estere per la vendita di biglietti di viaggio		350,000 —
31.	Spese per la sorveglianza dei trasporti		50,000 —
32.	Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune di altre amministrazioni		1,350,000 —
33.	Compensi alle ferrovie estere per il servizio dei loro treni fra le stazioni internazionali ed il confine		900,000 —
34.	Spese eventuali		875,000 —
	A) Interessi di conto corrente colle cessate Società ferroviarie, con ditte, imprese, agenzie, ecc.	20,000	

CAPITOLI			Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione		
	B) Restituzione di multe inflitte ai fornitori per ritardata consegna di materiali (cap. 17-*C* dell'entrata)	500,000	
	C) Premi ai fornitori per anticipata consegna di materiali	50,000	
	D) Differenze di cambio	5,000	
	E) Addebito di deficienze giustificate e deprezzamenti nelle scorte di magazzino (cap. 42-*C* dell'entrata)	50,000	
	F) Premi di assicurazione contro gl'incendi . .	50,000	
	G) Diverse	200,000	
	Totale del § 8		38,253,000 —

§ 9. Servizi secondari.

Numero	Denominazione		Competenza
35.	Servizi accessori ad impresa od in economia		580,000 —
	A) Spese per il servizio di affissione nelle stazioni e nei treni	50,000	
	B) Spese per le rivendite dei libri e giornali .	130,000	
	C) Quota dovuta all'impresa per noleggio cuscini	320,000	
	D) Spese per il servizio dei *camions* automobili	30,000	
	E) Forniture di magazzino per i servizi accessori in economia	50,000	
36.	Servizio del porto di Venezia (Traghetto - Magazzini generali - Tiraggio - Punto franco - Manipolazioni merci) .		1,200,000 —
	A) Forniture di magazzino	200,000	
	B) Facchinaggio e spese diverse	1,000,000	
37.	Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati sul fondo pensioni e sussidi, per acquisto e costruzione di case economiche pei ferrovieri (art. 5 della legge 14 luglio 1907, n. 553)		per memoria
	Totale del § 9 . . .		1,780,000 —
	Totale sezione I . . .		392,169,000 —

CAPITOLI		Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione	

Sezione II. — Spese complementari.

(*Art. 20, primo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429 ed art. 14 della legge 19 luglio 1906, n. 362*).

38. Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (cap. 29 e 30 dell'entrata)		3,600,000 —
A) Spese per lavori a contratto ed in economia	3,050,000	
B) Forniture di magazzino	300,000	
C) Trasporti	250,000	
39. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. 31 dell'entrata) . . . . :		7,000,000 —
A) Forniture di magazzino	6,700.000	
B) Trasporti	300.000	
40. Rinnovamento del materiale rotabile (cap. 32 dell'entrata)		11,750.000 —
41. Migliorie a carico dell'esercizio alle linee, al materiale rotabile e galleggiante ed al materiale d'esercizio (cap. 33 dell'entrata)		per memoria
A) Spese per lavori a contratto ed in economia	»	
B) Forniture di magazzino	»	
C) Trasporti	»	
Totale della sezione II . . .		22,350,000

Sezione III — Spese accessorie.

(*Art. 20, secondo capoverso della legge 7 luglio 1907, n. 429*).

§ I. — Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria.

42. Annualità dovuta al tesoro per interessi ed ammortamento		50,000,000 —
A) del valore del materiale rotabile e d'esercizio consegnato alle ferrovie dello Stato e del valore della dotazione iniziale di magazzino (articolo 1 della legge 25 giugno 1907, n. 261)	22,572,463.12	

CAPITOLI			Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione		
	B) delle somme fornite per aumento della dotazione iniziale di magazzino (art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . .	1,945,673.60	
	C) delle somme fornite per spese patrimoniali (art. 1 della legge 23 dicembre 1906, n. 638)	25,481,863.28	
43.	Interessi sulle somme pagate dal tesoro con mezzi ordinari di tesoreria (art. 3, capoverso della legge 23 dicembre 1906, n. 638		1,400,000 —
	A) per le liquidazioni delle gestioni ferroviarie sociali	30,000 —	
	B) per aumenti della dotazione di magazzino	1,000 —	
	C) per spese patrimoniali	1,369,000 —	
44.	Annualità dovute al tesoro per interessi ed ammortamento delle somme fornite per la costruzione ed acquisto del materiale navale (art. 20 della legge 5 aprile 1908 n. 111).		per memoria
45.	Assegnazione al fondo di riserva per le spese impreviste del 2 % pei prodotti lordi (art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429).		6,000,000 —
46.	Reintegro al fondo di riserva per le spese impreviste delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie (art. 24, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429) . .		1,000,000 —
47.	Contributo per le spese della Corte dei conti (art. 2 della legge 9 luglio 1905, n. 361)		120,000 —
48.	Perdite verificatesi nella gestione dei residui attivi della parte ordinaria a diminuzione del prodotto netto . . .		per memoria
	Totale del § 1 . . .		58,520,000 —

§ 2. — Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria ed avanzo di gestione.

(*a*)		
50.	Contributo al Consorzio per l'industria zolfifera siciliana (art. 17 della legge 15 luglio 1906, n. 333)	850,000 —

(*a*) Il capitolo n. 49 è stato soppresso, e la relativa assegnazione è stata posta a carico del bilancio del tesoro.

CAPITOLI		Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione	
51	Versamento al tesoro dell'avanzo della gestione (art. 6, secondo capoverso, della legge 22 aprile 1905, n. 137) .	56,000,000 —
	Totale del § 2 . . .	56,850,000 —
	Totale della Sezione III . . .	115,370,000 —
	Totale del titolo I . . .	529,889,000 —

TITOLO II.

Parte straordinaria

(*Art. 21 della legge 7 luglio 1907, n. 429*)

52. Spese di primo impianto dell'Amministrazione centrale e dei dipendenti servizi			100,000 —
A) Lavori a contratto ed in economia. . .		80,000	
B) Forniture di magazzino		6,000	
C) Trasporti		2,000	
D) Studi, dirigenza e sorveglianza		9,000	
E) Diverse.		3,000	
53. Spese per reintegrare l'Amministrazione della deficienza di manutenzione al 1° luglio 1905			50,000 —
A) Delle linee		40,000	
B) Del materiale rotabile.		10,000	
54. Acquisto di materiale rotabile			80,000,000 —
A) Spese di acquisto, dogana, trasporto, ecc.		78,600,000	
B) Studi, dirigenza e sorveglianza		1,400,000	
55. Acquisto di galleggianti per lo stretto di Messina (cap. 37-*D* dell'entrata).			300,000 —
A) Spese di acquisto, dogana, trasporto, ecc.		296,000	
B) Studi, dirigenza e sorveglianza		4,000	
56. Miglioramento al materiale rotabile ed ai galleggianti .			1,000,000 —
A) Materiale rotabile		900,000	
1. in servizio	200,000		
2. In occasione di rinnovamento .	700,000		

CAPITOLI				Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione			
	B) Galleggianti per lo stretto di Messina . .		100,000	
	1. in servizio	100,000		
	2. in occasione di rinnovamento .	»		
57.	Materiale di esercizio in aumento di dotazione (cap. 37-*C* dell'entrata)			1,500,000 —
	A) Forniture di magazzino		1,425,000	
	B) Acquisti diretti e spese accessorie . . .		75,000	
58.	Lavori in conto patrimoniale (cap. 37-*A*, *B* e *C* dell'entrata)			41,150,000 —
	A) Lavori a contratto ed in economia . . .		21,000,000	
	B) Forniture di magazzino		8,000,000	
	C) Espropriazioni		3,150,000	
	D) Trasporti.		6,000,000	
	E) Studi, dirigenza e sorveglianza		2,000,000	
	F) Diverse		1,000,000	
59.	Miglioramenti alle linee ed agli armamenti			3,500,000 —
	A) Lavori a contratto ed in economia . . .		2,300,000	
	B) Forniture di magazzino		500,000	
	C) Espropriazioni		100,000	
	D) Trasporti.		300,000	
	E) Studi, dirigenza e sorveglianza		180,000	
	F) Diverse		120,000	
60.	Spese di primo impianto e per aumenti patrimoniali del servizio di navigazione (primo capoverso dell'art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111).			300,000 —
61.	Spese per la costruzione e l'acquisto del materiale navale (prima parte dell'art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111) (cap. 36 dell'entrata)			13,000,000 —
62.	Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione			2,100,000 —
	Totale del titolo II . . .			143,000,000 —

CAPITOLI		Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione	

TITOLO III.

Magazzini ed Officine

§ 1. — Gestione autonoma dei magazzini.

(*Art 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429*).

63	Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al magazzino (cap. 41 e 42 dell'entrata).		156,734,000 —
A)	Acquisti diretti	115,000,000	
B)	Versamenti dalle officine e dai servizi di materie lavorate esuberanti e fuori d'uso	25,700,000	
C)	Versamenti dalle scorte della trazione. .	4,000,000	
D)	Addebiti diversi in conto scorte per spese doganali, trasporti, eccedenze e simili. .	7,000,000	
E)	Pagamenti sulle forniture in corso (capitolo 42-*D* dell'entrata)	3,000,000	
F)	Pagamenti in conto acquisti da regolare (capitolo 42-*E* dell'entrata)	2,034,000	
64.	Rimborso ai fornitori di ritenute per garanzia (cap. 43 dell'entrata)		per memoria
65.	Reintegro del prelevamento dal fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (art. 24 ultimo capov. della legge 7 luglio 1907, n. 429)		per memoria
	Totale del § 1 . . .		156,734,000 —

§ 2. — Officine.

66.	Spese per lavori delle officine staccate dai depositi (capitolo 45 dell'entrata.			53,750,000 —
A)	Personale in conto spese generali dell'officina.		4,900.000	
1.	Personale di ruolo	3,100,000		
2.	Competenze accessorie . . .	1,000,000		
3.	Personale avventizio . . .	800,000		

CAPITOLI				Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione			
	B) Mano d'opera		13,300,000	
	1. Personale di ruolo	6,800,000		
	2. Competenze accessorie . . .	4,900,000		
	3. Personale avventizio . . .	1,600,000		
	C) Forniture di magazzino in conto spese generali dell'officina		6,000,000	
	D) Forniture di magazzino in conto lavorazioni e confezioni		29,050,000	
	E) Lavori affidati all'industria privata . . .		»	
	F) Spese diverse		500,000	
67.	Scorte fisse per le officine annesse ai depositi e per le squadre di rialzo: materie fornite dai magazzini (capitoli 41-*E* e 46 dell'entrata)			4,000,000 —
68.	Spese per lavori delle officine annesse ai depositi e delle squadre di rialzo (cap. 47 dell'entrata)			14,450,000 —
	A) Personale in conto spese generali di officina		1,600,000	
	1 Personale di ruolo	800,000		
	2. Competenze accessorie . . .	300,000		
	3. Personale avventizio . . .	500,000		
	B) Mano d'opera.		5,650,000	
	1. Personale di ruolo	2,200,000		
	2. Competenze accessorie. . .	1,550,000		
	3. Personale avventizio . . .	1,900,000		
	C) Forniture di magazzino in conto spese generali di officina		2,000,000	
	D) Forniture di magazzino in conto lavorazioni e confezioni		5,000,000	
	E) Spese diverse.		200,000	
69.	Spese per lavori delle officine del mantenimento (cap. 48 dell'entrata.			5,560,000 —
	A) Personale in conto spese generali di officina		75,000	
	1. Personale di ruolo	50,000		
	2. Competenze accessorie . . .	15,000		
	3. Personale avventizio	10,000		

CAPITOLI				Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione			
	B) Mano d'opera		335,000	
	1. Personale di ruolo	180,000		
	2. Competenze accessorie	75,000		
	3. Personale avventizio	80,000		
	C) Forniture di magazzino in conto spese generali di officina		100,000	
	D) Forniture di magazzino in conto lavorazioni e confezioni		5,000,000	
	E) Spese diverse		50,000	
	Totale del § 2			77,760,000 —
	Totale del titolo III			234,494,000

TITOLO IV.

Gestione del fondo pensioni e sussidi.

—

(*Legge 9 luglio 1908, n. 418*).

70.	Pensioni	17,000,000 —
71.	Sussidi	4,000,000 —
72.	Concorso nelle spese del servizio sanitario (cap. 14-*B* dell'entrata)	150,000 —
73.	Versamento alla Cassa depositi e prestiti dell'avanzo della gestione (art. 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	21,086,000
74.	Erogazione dei proventi del fondo lasciti, donazioni ed oblazioni, a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (cap. 54 dell'entrata)	5,000 —
	Totale del titolo IV	42,241,000 —

CAPITOLI		Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione	

TITOLO V.

Gestione delle case economiche pei ferrovieri.

(*Legge 14 luglio 1907, n. 553*).

Patrimonio.

75.	Spese per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri (art. 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. 55 dell'entrata)	6,000,000 —

Gestione.

76.	Annualità per quota di ammortamento in 80 anni e interessi dei capitali investiti nella costruzione ed acquisto di case economiche (cap. 28 dell'entrata)	per memoria
77.	Riparazioni ordinarie	per memoria
78.	Imposte e sovrimposte	per memoria
79.	Spese di amministrazione e custodia	per memoria
80.	Illuminazione, riscaldamento e acqua potabile	per memoria
81.	Riparazioni straordinarie	per memoria
82.	Premi per la buona conservazione dei fabbricati (articolo 50 del regolamento approvato col R. decreto 10 maggio 1908, n. 233)	per memoria
83.	Versamenti alla cassa depositi e prestiti delle somme per la costituzione del fondo di riserva (secondo capoverso dell'art. 10 del regolamento approvato col R. decreto 10 maggio 1908, n. 233)	per memoria
A)	Per temporanee esenzioni di imposte e sovraimposte . . . . »	
B)	Eccedenze attive dei bilanci . . . . »	
	Totale del Titolo V . . .	6,000,000 —

CAPITOLI			Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione		

TITOLO VI.

Operazioni per conto di terzi.

§ 1. — Operazioni attinenti ai trasporti.

Numero	Denominazione		Competenza
84.	Restituzione di depositi a garanzia (cap. 59 dell'entrata)		1,200,000 —
A)	Per richiesta di vagoni	1,000,000	
B)	Per biglietti d'abbonamento	200,000	
85.	Tasse doganali e somme anticipate ai mittenti (cap. 60 dell'entrata)		80,000,000 —
86.	Pagamento di assegni sulle merci (cap. 61 dell'entrata).		180,000,000 —
87.	Erogazione delle eccedenze di tassazione sui trasporti .		10,000,000 —
A)	Per errori rilevati nella revisione (cap. 62-*A* dell'entrata)	5.000,000	
B)	Per reclami e per rimborsi, convenzionali, (cap. 62-*B* dell'entrata)	5,000,000	
88.	Reintegro ai prodotti, delle deficienze di tassazione (capitolo 63 dell'entrata)		5,000,000 —
89.	Erogazione delle tasse di presa e consegna a domicilio (cap. 64 dell'entrata)		1,000,000 —
90.	Erogazione dei prodotti dei tronchi in esercizio speciale		700,000 —
A)	Confine francese-Modane (cap. 65-*A* dell'entrata).	600.000	
B)	Cerignola Campagna-Cerignola città (cap. 65-*B* dell'entrata).	100,000	
91.	Accredito alle Amministrazioni in servizio cumulativo delle somme introitate per loro conto (cap. 66 dell'entrata)		50,000.000 —
92.	Addebito alle Amministrazioni in servizio cumulativo delle somme da esse introitate per conto delle ferrovie dello Stato (cap. 67 dell'entrata)		40,000,000 —
93.	Trasporti fatti in conto corrente ad Amministrazioni pubbliche e Ditte diverse in base a speciali convenzioni (cap. 68 dell'entrata)		14,500.000 —
A)	Ministero delle Finanze	3,500,000	
B)	Ministero della guerra	1,000,000	
C)	Amministrazioni e Ditte diverse	10,000,000	
	Totale del § 1 . . .		382,400,000 —

CAPITOLI		Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione	

§ 2. — Operazioni attinenti al personale.

94.	Erogazione delle ritenute per sequestri e cessioni sulle competenze del personale (cap. 69 dell'entrata) . . .	4.000.000 —
95.	Anticipazioni e addebiti (cap. 70 dell'entrata) . . .	3,000,000 —
96.	Forniture in conto massa vestiario e restituzione del fondo individuale (cap. 71 dell'entrata)	3,000,000 —
97.	Erogazione delle somme versate dalle controparti per competenze di avvocato e procuratore poste a loro carico nei giudizi sostenuti dal servizio legale dell'Amministrazione ferroviaria (art. 42, 45 e 46 delle norme pel riordinamento e funzionamento del servizio legale approvate con R. decreto 10 maggio 1908, n. 280 (cap. 72 dell'entrata)	per memoria
	Totale del § 2 . . .	10,000,000 —

§ 3. — Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati.

98.	Ministero dei lavori pubblici – Spese per studi, dirigenza e sorveglianza delle costruzioni (art. 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1 della legge 12 luglio 1908, n. 444) (cap. 73 dell'entrata)		4,000,000 —
99.	Ministero dell'interno – Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione dell'interno (cap. 74 dell'entrata)		100,000 —
A)	Riparazioni vetture cellulari.	100,000	
B)	. . . .	»	
C)	. . . .	»	
100.	Ministero della guerra – Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione militare (cap. 75 dell'entrata)		300,000 —
A)	Riparazioni attrezzi per trasporti di truppe	20,000	
B)	Impianti diversi	280,000	
C)	. . . .	»	

CAPITOLI		Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione	
101.	Ministero delle poste e dei telegrafi – Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione postale e telegrafica (cap. 76 dell'entrata)	350,000 —
	A) Riparazione vetture postali 150,000	
	B) Illuminazione e riscaldamento vetture postali 200,000	
	C) . . . . »	
102.	Spese per lavori eseguiti per conto del Consorzio del porto di Genova (art. 106 del Regolamento approvato con R. decreto 25 giugno 1903, n. 261) (cap. 77 dell'entrata)	250,000 —
103.	Pagamenti fatti per conto delle cessate gestioni (capitolo 78 dell'entrata)	per memoria
	A) Comitato di stralcio ex Alta Italia. . . . . »	
	B) Rete mediterranea . . . . »	
	C) Rete Adriatica . . . . »	
	D) Rete Sicula . . . . »	
	E) Ferrovie meridionali. . . . . »	
	F) Linea Palermo–Marsala–Trapani . . . . . . »	
104.	Lavori e prestazioni per conto di amministrazioni diverse e per privati (cap. 79 della entrata)	per memoria
	A) Municipio di Cerignola – Spese straordinarie alla linea Cerignola Campagna-Cerignola Città »	
	B) . . . . »	
	C) . . . . »	
	Totale del § 3	5,000,000 —
	Totale del titolo VI . . .	397,400,000 —

TITOLO VII.

Partite di giro

105.	Versamento delle tasse erariali (cap. 80 dell'entrata) .	37,060,000 —
	A) Tassa sui trasporti 32,000,000	
	B) Tassa sull'assicurazirne delle merci 60,000	
	C) Tassa di bollo 5,000,000	

CAPITOLI		Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione	
106.	Versamento delle imposte e tasse ritenute al personale (cap. 81 dell'entrata)	9,800,000 —
	A) Imposta di ricchezza mobile sugli stipendi . 8,500,000	
	B) Imposta di ricchezza mobile sulle pensioni . 1.100,000	
	C) Marche da bollo per pagamento competenze 200,000	
107.	Versamento alla Cassa depositi e prestiti delle ritenute speciali al personale per contributo al fondo di garanzia per le cessioni di stipendi e salari (art. 11 della legge 30 giugno 1908, n. 335) (cap. 82 dell'entrata)	250,000 —
108.	Versamento dell'imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (cap. 83 dell'entrata)	40,000 —
109.	Versamento all'erario francese dell'imposta sui trasporti pel tratto confine francese-Modane (cap. 84 dell'entrata)	32,000 —
	Totale del titolo VII . . .	47,182,000 —

RIASSUNTO DELLA SPESA

Spese d'esercizio e per aumenti patrimoniali

Titolo I. — Parte ordinaria	
Sezione I. — Spese d'esercizio.	
§ 1. Direzione generale - Servizi centrali I. II, III, IV, V e Ufficio stralcio	8,355,000 —
§ 2. — Approvvigionamenti e magazzini	6,334,000 —
§ 3. — Servizio del movimento e traffico.	118,384,000 —
§ 4. — Servizio commerciale e controllo prodotti	5,984,000 —
§ 5. — Servizio della trazione e del materiale rotabile . .	153,630,000 —
§ 6. — Servizio del mantenimento e della sorveglianza .	58,719,000 —
§ 7. — Navigazione dello stretto di Messina	730,000 —
§ 8. — Spese generali dell'Amministrazione	38,253,000 —
§ 9. — Servizi secondari	1,780,000 —
Totale Sezione I . . .	392,169.000 —
Sezione II. — Spese complementari	22,350,000 —
Sezione III. — Spese accessorie:	
§ 1. — Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria .	58,520,000 —

CAPITOLI		Competenza per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1910
Numero	Denominazione	
	§ 2. — Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria avanzo di gestione.	56,850,000 —
	Titolo II. — Parte straordinaria	143,000,000 —
	Totale delle spese ordinarie e straordinarie . . .	672,889,000 —

Gestioni speciali ed autonome.

Titolo III. — Magazzini ed officine	»
§ 1. — Gestione autonoma dei magazzini	156,734,000 —
§ 2. — Officine	77,760,000 —
Titolo IV. — Gestione del fondo pensioni e sussidi	42,241,000 —
Titolo V. — Gestione delle case economiche pei ferrovieri .	6,000,000 —
Titolo VI. — Operazioni per conto di terzi	»
§ 1. — Operazioni attinenti ai trasporti	382,400,000 —
§ 2. — Operazioni attinenti al personale.	10,000,000 —
§ 3. — Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche amministrazioni e di privati	5,000,000 —
Totale delle gestioni speciali ed autonome . . .	680,135,000 —
Titolo VII. — Partite di giro	47,182,000 —
Totale generale della spesa . . .	1,400,206,000 —

Visto d'ordine di S. M.
Il Ministro del Tesoro
CARCANO.

DECRETO MINISTERIALE *del 20 giugno 1909, col quale è approvato l'annesso regolamento per il servizio sanitario delle Ferrovie dello Stato.*

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PEI LAVORI PUBBLICI

Visto l'articolo 82 della legge 7 luglio 1907, n. 429, il quale dispone che la nomina, le condizioni, i casi di revoca e di dispensa, le attribuzioni e gli eventuali compensi dei medici di riparto, dei consulenti, degli specialisti e dei medici aiuti delle Ferrovie dello Stato siano disciplinati da apposito regolamento da approvarsi con decreto del Ministro dei lavori pubblici;

Visti gli articoli 1 e 7 della legge 9 luglio 1908, n. 418;

Sentiti la Direzione generale di sanità del Regno ed il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

DECRETA

E' approvato l'annesso regolamento per il servizio sanitario delle Ferrovie dello Stato

Il presente decreto è da registrarsi alla R. Corte dei conti.

Roma, addì 20 giugno 1909.

Il Ministro
BERTOLINI

REGOLAMENTO

per il Servizio sanitario delle Ferrovie dello Stato

(Articolo 82 della legge 7 luglio 1907, n. 429)

CAPO I.

(ART. 1-6).

Costituzione, competenze, attribuzioni del Servizio centrale, degli Uffici compartimentali e degli Uffici distaccati.

Art. 1.

Il Servizio sanitario dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato è uno dei Servizi della Direzione generale, ed ha alla sua dipendenza Uffici in ciascuna sede di Compartimento e Riparti medici distribuiti per tutta la rete.

Gli Uffici compartimentali possono avere uffici distaccati là dove sia richiesto da esigenze di servizio.

Sia alla sede centrale, sia alle sedi compartimentali e, in quanto occorra, presso gli uffici distaccati possono essere aggregati Medici aiuti, e vi sono addetti Consulenti in medicina e chirurgia, Specialisti in oculistica, otoiatria e malattie nervose.

Art. 2.

Al Servizio sanitario è preposto un Capo servizio che risponde del suo andamento e provvede o nella sua competenza o provocando le decisioni di competenza del Direttore generale e del Consiglio d'Amministrazione, per tutti gli affari e le materie secondo il presente regolamento.

La organizzazione interna del servizio centrale, degli uffici compartimentali e di quelli distaccati, e la pianta organica del personale relativo sono stabilite colle stesse norme fissate per gli altri Servizi dell'Amministrazione.

I medici aiuti, i consulenti, gli specialisti e i medici di riparto non fanno parte del personale di ruolo; ma, coll'accettazione della nomina, si obbligano all'osservanza del presente

Regolamento e di ogni altra disposizione che l'Amministrazione fosse per emanare nei riguardi del servizio sanitario.

Art. 3.

Il Capo servizio, nei limiti della competenza fissata per i Capi degli altri Servizi, ed ove occorra, per delegazione del Direttore generale:

a) cura che la funzione del servizio sanitario si esplichi con uniformità di criteri, di metodo e d'indirizzo in tutta la rete ferroviaria;

b) sottopone all'approvazione del Direttore generale i provvedimenti d'indole sanitaria, alla cui esecuzione debbano concorrere altri Servizi, o che implichino spese;

c) propone al Direttore generale, pel tramite del Servizio del personale, la nomina dei medici aiuti, dei consulenti, degli specialisti, nonchè il numero, la circoscrizione, le eventuali modificazioni dei riparti medici e i corrispettivi da assegnarsi ai singoli titolari;

d) sottopone, col suo parere, al Direttore generale, le relazioni delle commissioni istituite ai sensi dell'art. 82 della legge 7 luglio 1907 n. 429;

e) presenta al Servizio del personale, per le decisioni del Direttore generale, motivate proposte per l'eventuale dispensa o per la revoca del personale sanitario non iscritto a ruolo, di cui all'articolo precedente:

f) illustra alla fine di ogni anno solare la statistica delle malattie verificatesi nel personale ferroviario.

Art. 4.

Il Servizio centrale:

a) invigila a che le visite degli aspiranti ad impiego e degli agenti in servizio siano fatte secondo le prescrizioni stabilite e si assicura che nelle visite di collocamento a riposo siano esattamente valutate le condizioni di inidoneità dell'agente a continuare il servizio;

b) provvede al servizio di pronto soccorso nelle stazioni di maggior traffico e nei luoghi di più intensa operosità ferroviaria; alla fornitura e manutenzione degli apparecchi ortopedici, dei mezzi di protesi e simili per gli agenti che vi hanno diritto; alle proposte per l'acquisto del materiale di soccorso

di cui cura la distribuzione; e di tutto tiene la relativa contabilità;

c) impartisce, nei limiti di sua competenza, le istruzioni per l'applicazione della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro;

d) assume, nei casi d'infortunio che abbiano recato danno ai viaggiatori ed agli agenti, dettagliate e precise informazioni sulla natura ed entità delle lesioni riscontrate; provvede, occorrendo, a visite di controllo, e, quando vi sia contestazione, fornisce gli elementi tecnici per la difesa dell'Amministrazione; dispone per l'assistenza alle perizie medico-legali;

e) si occupa delle questioni di igiene relative ai trasporti, ai locali, alle acque potabili; consiglia i provvedimenti diretti alla tutela della salute degli agenti. In quanto è contemplato in questo comma e per ciò che concerne la profilassi delle malattie infettive esotiche ed ordinarie, ed in generale tutte le volte che l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato debba concorrere alla difesa della pubblica salute, opera di accordo colla Direzione Generale di Sanità in base alle convenzioni vigenti od a quelle che potranno ulteriormente stabilirsi per il coordinamento del servizio igienico ferroviario coll'azione generale di difesa sanitaria esercitata dalla Direzione Generale anzidetta;

f) nei limiti della sua competenza provvede alla esecuzione delle leggi contro la malaria nei riguardi del personale in armonia alla esecuzione generale delle leggi stesse e allo impiego dei mezzi occorrenti colle speciali modalità richieste dal servizio ferroviario;

g) propone le norme da seguirsi per l'ammissione degli agenti a praticare le cure balneari od altre speciali; propone i contratti con i farmacisti, cogli ospedali e con ogni altro stabilimento di cura; controlla e liquida le rette dovute, nonchè le spese per medicinali, e tiene le relative contabilità;

h) prepara i capitolati d'oneri per il personale sanitario non inscritto a ruolo;

i) sorveglia, controlla e riassume l'opera degli Uffici compartimentali.

Art. 5.

Agli Uffici sanitari compartimentali spetta:

a) constatare l'idoneità fisica degli aspiranti ad impiego e degli agenti in servizio;

b) praticare gli accertamenti necessari per l'esonero degli agenti dal servizio in causa d'inabilità e trasmettere i relativi certificati al servizio centrale;

c) dare, a richiesta dei servizi, il proprio parere sulla natura, gravità e durata probabile delle malattie degli agenti, sui traslochi e sui congedi per motivi di salute;

d) attendere alla regolare applicazione delle norme stabilite per la concessione delle cure balneari e speciali; assicurarsi che i farmaci servano agli agenti per i quali furono prescritti; sorvegliare il trattamento usato agli infermi ricoverati in ospedali o in altri stabilimenti di cura;

e) inviare prontamente sopra luogo, in caso di accidenti ferroviari, il personale sanitario occorrente e fare particolareggiato rapporto al Servizio centrale;

f) raccogliere gli elementi tecnici che possono occorrere all'Amministrazione per la liquidazione dei danni derivati alle persone dei viaggiatori e degli agenti, assistere alle perizie medico-legali;

g) curare che sieno attuate le disposizioni relative agli infortuni degli operai sul lavoro; impartire istruzioni sulle prime cure da prestarsi ai feriti, sorvegliare il servizio degli ambulatori; proporre al Servizio centrale le riparazioni occorrenti agli arti artificiali, agli apparecchi di protesi chirurgica, al materiale di salvataggio; attendere al rifornimento delle cassette di soccorso ed alla buona conservazione dei mezzi di salvataggio;

h) curare che sieno attuate le disposizioni impartite per la profilassi della malaria; segnalare al Servizio centrale tutti i casi di malattie diffusibili e gli inconvenienti di carattere igienico che avessero a riconoscere;

i) assicurarsi che il servizio dei medici di riparto proceda regolarmente, e provvedere, in quanto è di loro competenza, alla supplenza temporanea dei medesimi;

l) compiere infine tutti quegli incarichi che nei limiti delle singole circoscrizioni fossero loro affidati dal Capo servizio.

Art. 6.

Gli uffici distaccati in relazione al disposto dell'art. 5, hanno le attribuzioni determinate dal Capo servizio, e provvedono alla esecuzione di quanto altro venga loro affidato dall'ufficio sanitario compartimentale da cui dipendono.

CAPO II.

(Art. 7-29).

Attribuzioni dei Medici aiuti, dei Consulenti, degli Specialisti e dei Medici di riparto.

Art. 7.

I Medici aiuti, ai termini dei relativi capitolati, stanno a disposizione degli uffici ai quali sono aggregati per coadiuvare il personale sanitario di ruolo nelle visite di assunzione, di revisione e di quiescenza degli agenti, e per compiere, dietro invito del rispettivo Capo d'ufficio, visite di controllo per l'accertamento e la cura dei malati e funzioni di vigilanza e di ispezione.

Art. 8.

L'opera dei Consulenti e degli Specialisti viene richiesta dal servizio centrale e dagli uffici compartimentali cui sono addetti. Tanto i Consulenti quanto gli Specialisti, oltre gli obblighi indicati negli articoli seguenti, hanno quello comune di constatare il danno fisico derivato al personale od ai viaggiatori in seguito ad accidenti ferroviari, di farne dettagliato rapporto all'ufficio sanitario che ha provocato il loro giudizio e, nelle eventuali contestazioni, di assistere l'Amministrazione avanti le competenti autorità.

Art. 9.

I Consulenti, se richiesti:

a) dànno il loro parere sulle condizioni di salute degli agenti proposti per l'aspettativa o per la quiescenza, e sulle invalidità degli agenti colpiti da infortuni sul lavoro;

b) fanno parte delle Commissioni istituite, ai sensi dell'art. 82 della legge, per la designazione dei medici di riparto;

c) compiono gli altri incarichi che vengano loro affidati dal Capo servizio.

Art. 10.

Gli Specialisti in oculistica ed otoiatria, se richiesti:

a) constatano, a seconda delle norme in vigore, le condizioni funzionali della vista e dell'udito degli aspiranti ad impiego;

b) ricercano e stabiliscono negli agenti in servizio le cause delle eventuali deficienze; emettono il loro parere sulla emendabilità o meno delle infermità riscontrate, indicando per i casi suscettibili di guarigione o di miglioramento le cure opportune;

c) si prestano, nei dispensari di loro pertinenza e presso gli uffici sanitari, alle consultazioni e alla cura degli agenti infermi.

Art. 11.

Gli Specialisti del sistema nervoso, se richiesti:

a) ricercano e stabiliscono la natura e l'entità delle malattie organiche e funzionali del sistema nervoso degli agenti, suggeriscono gli opportuni provvedimenti e le cure del caso;

b) dànno il loro parere sullo stato di equilibrio psichico degli agenti, sulla responsabilità od irresponsabilità dei loro atti, sulla capacità od incapacità dei medesimi a continuare il servizio.

Art. 12.

I Medici di riparto, oltre agli obblighi imposti ai sanitari dalle leggi vigenti, hanno quello fondamentale di accertare e curare le malattie degli agenti compresi nel riparto loro affidato, e di assumere anche la cura delle famiglie nei luoghi di malaria e nelle altre località dove, per speciali condizioni di disagio, siffatto obbligo fu stabilito e fino a che dureranno le condizioni che l'obbligo stesso hanno determinato.

Vi possono essere medici di riparto tenuti alle sole cure chirurgiche.

L'obbligo della cura di cui sopra non si estende:

1° al personale a stipendio dei Servizi centrali, delle Divisioni ed Uffici compartimentali e delle Sezioni.

Però a favore del personale a stipendio, che al 31 dicembre 1908 trovavasi iscritto al Consorzio di mutuo soccorso, è mantenuto l'obbligo della cura.

2° agli agenti, sia a stipendio, sia a paga giornaliera che lungo le linee abitino in località poste oltre due chilometri dall'ufficio o dal luogo del lavoro, e nei centri oltre i limiti del riparto medico ed in ogni caso dimorino a maggiore distanza di quella che fosse loro consentita per difetto di abitazione.

Permane però nel medico di riparto, oltre l'obbligo delle visite di accertamento, anche l'obbligo della cura per gli agenti indicati nel n. 2, quando per la gravità della malattia si renda pericoloso il loro trasporto in un ospedale e non sia possibile avere sul luogo la necessaria assistenza.

Art. 13.

I medici di riparto, in esecuzione dell'obbligo assunto, si recano a visitare al più presto possibile, in seguito ad invito del capo immediato, gli agenti infermi, ne constatano la malattia e ne assumono gratuitamente, se richiesti dagli agenti che ne abbiano diritto, la cura medico-chirurgica; inviano prontamente il certificato di malattia ed, occorrendo, quello di continuazione o l'avviso della morte allo stesso capo immediato. Il certificato di guarigione è consegnato all' agente nel giorno in cui deve riprendere servizio, o nel giorno precedente.

Art. 14.

I medici di riparto nelle prescrizioni farmaceutiche agli agenti che hanno diritto alla somministrazione gratuita dei medicinali od al rimborso della relativa spesa, si attengono di regola a quelli contenuti nella tariffa adottata dall'Amministrazione. Quando credessero ricorrere a farmaci che non vi sieno compresi, debbono indicarne la ragione all'Ufficio sanitario dal quale direttamente dipendono.

Art. 15.

Qualora un agente ammalato non intenda valersi dell'opera del medico di riparto, questi però è obbligato a seguire il decorso della malattia, e, per gli agenti aventi diritto alla somministrazione gratuita dei medicinali od al rimborso della spesa relativa, a vistare le ricette rilasciate dal medico privato, sempre che i medicinali prescritti sieno compresi nella tariffa indicata nell'articolo precedente.

Art. 16.

Se l'agente che si denuncia ammalato è lo stesso che manda l'invito, il medico di riparto trasmette senza indugio il certificato di malattia al superiore immediato dell'agente.

Art 17.

In caso di urgenza i medici di riparto devono subito procedere alla visita dell'infermo anche su richiesta verbale, salvo ad emettere i certificati regolamentari dopo di avere ricevuto l'invito scritto, od a riferirne al capo immediato dell'agente ed al loro Ufficio sanitario compartimentale, quando l'urgenza non fosse giustificata.

Art. 18.

Per gli agenti riconosciuti infermi, il medico di riparto espone nel certificato la diagnosi della malattia e la durata probabile, ne indica la causa e fa rilevare se la malattia sia imputabile a vizi, a colpa od a sregolatezza.

Art. 19.

Quando la malattia di un agente curato da un sanitario di sua fiducia si prolunghi oltre il termine presunto, il medico di riparto, anche senza bisogno d'invito, rivisita l'infermo e rilascia un certificato di continuazione di malattia nel quale sieno indicate le cause dell'impreveduto prolungamento.

Art. 20.

In qualsiasi caso quando la durata della malattia raggiunga i 90 giorni od assuma andamento cronico, il medico di riparto ne informa il proprio capo immediato.

Art. 21.

Se nell'agente dichiaratosi infermo il medico di riparto non riscontra alcuna malattia accertabile nè per sintomi fisici, nè per sintomi razionali, si limita a descrivere nel certificato le sofferenze denunziate, omettendo qualsiasi indicazione sulla causa e probabile durata delle medesime; si astiene dal fare qualsiasi prescrizione medica ed avverte l'interessato del mancato riconoscimento di malattia.

Tale certificato vale per gli uffici dai quali il personale dipende, come certificato negativo della malattia dichiarata.

Art. 22.

Quando un agente avente diritto alla somministrazione gratuita dei medicinali od al rimborso delle spese relative e munito di credenzialepe esperire cure senza lasciare il servizio si presenti al medico di riparto, questi, ove ne riconosca l'opportunità, fa le prescrizioni farmaceutiche del caso, e indica la durata della cura in apposito certificato da consegnarsi all'interessato.

Art. 23.

Il Medico di riparto deve prestarsi sempre ed in qualunque evenienza di infortuni, di epidemie e di contagi; deve accorrere e prestare i primi soccorsi nei disastri che si verifichino nei treni, nelle stazioni, nelle officine, sulla linea e nei fabbricati annessi e, secondo la gravità dei casi, chiedere il concorso dei colleghi più vicini; far venire dai luoghi prossimi le cassette di soccorso; ordinare il servizio di salvataggio o di ambulanza ed assumerne la direzione fino all'arrivo dell'Ispettore da cui dipende, che deve sempre e subito avvisare telegrafi-

camente ed al quale deve poi inviare un circostanziato rapporto sull'opera prestata.

Per qualunque ragione poi e in qualsiasi momento sia chiamato a visitare persone che presentino lesioni o accusino malattie delle quali intendono far risalire la responsabilità alla Amministrazione ferroviaria, deve farne rapporto al suo capo immediato.

Art. 24.

Il Medico di riparto è tenuto a sostituire senza diritto a speciale compenso, per un periodo di tempo complessivamente non superiore ad un mese in ciascun anno solare, i colleghi dei riparti finitimi assenti per regolare congedo o malati e a prestare l'opera sua in detti riparti se temporaneamente vacanti; a recarsi senza indugio, se eventualmente invitato, in aiuto dei colleghi vicini, sia in casi di disastri sia in casi in cui non è bastevole l'opera di un solo medico.

Art. 25.

Il Medico di riparto, secondo le norme stabilite, propone al proprio ufficio sanitario compartimentale le cure balneari, termali, climatiche od altre speciali cure quando ne riconosca la necessità; la somministrazione dei presidi chirurgici occorrenti al personale che ne ha diritto, nonchè a tutti gli agenti colpiti da infortuni in servizio.

Art. 26.

Negli infortuni degli operai sul lavoro, oltre i certificati voluti dalla legge, il Medico di riparto deve rilasciare anche le copie richieste dall'Amministrazione.

Art. 27.

Il Medico di riparto deve informare il proprio Capo ufficio su qualunque inconveniente riguardante l'igiene che riscontri nella sua circoscrizione; ispezionare almeno una volta al mese le cassette di soccorso; richiedere subito le occorrenti riforniture; tenere regolarmente il registro degli infermi, fornire i dati statistici; compiere tutti gli altri incarichi che gli sieno

affidati dal Servizio centrale o dal capo dell' ufficio da cui dipende.

Art. 28.

Il Medico di riparto residente in località di malaria non può, durante la stagione malarica, usufruire di permessi superiori ai 15 giorni continuativi ed, oltre gli obblighi sopra indicati, deve provvedere secondo gli ordini e le istruzioni di servizio all'applicazione delle leggi e delle altre disposizioni contro la malaria e raccogliere i relativi dati statistici.

Art. 29.

Il Medico di riparto corrisponde coll' Ufficio da cui dipende; nei casi però di assoluta urgenza può corrispondere anche col Servizio centrale e cogli altri uffici del Compartimento, con l'obbligo di renderne subito informato il suo Capo immediato.

CAPO III.

(Art. 30-49).

Nomine, condizioni, casi di dispensa e di revoca dei Medici aiuti, dei Consulenti, degli Specialisti e dei Medici di riparto.

Art. 30.

I Medici aiuti, i Consulenti e gli Specialisti sono nominati dal Direttore Generale. Il provvedimento di nomina è presentato al Direttore Generale dal Servizio del personale dietro proposta del Capo del Servizio sanitario.

I Medici aiuti, nel numero che sarà determinato dal Direttore Generale in relazione alle esigenze del servizio, sono scelti ordinariamente tra i Medici di riparto che hanno dato lunga, intelligente e profittevole opera all'Amministrazione e, di regola, risiedono presso l'ufficio al quale sono aggregati.

I Consulenti devono essere professori autorizzati all'insegnamento universitario e risiedere nelle sedi dell'ufficio cui sono addetti.

Se dove ha sede un Compartimento non esiste Università si ricorre, per i Consulenti, all'Università più vicina.

Art. 31.

I Medici di riparto sono assunti in seguito a concorso per titoli. Il relativo avviso deve essere pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale.*

L'avviso indica il termine entro il quale gli aspiranti al posto di medico di riparto dovranno far pervenire al Capo dell'ufficio sanitario compartimentale competente, la relativa domanda in carta da bollo, corredata dei titoli prescritti nell'avviso stesso, oltre tutti gli altri che crederanno di presentare.

Art. 32.

Per la designazione dei medici di riparto ai sensi e per gli effetti dell'art. 82 della legge, presso ogni sede di compartimento, è istituita una Commissione composta dal Capo compartimento, che la presiede, dal Capo dell'ufficio sanitario compartimentale, da due professori di clinica medica e chirurgica dell'Università locale o viciniore, scelti a preferenza fra i consulenti della ferrovia, e dal Medico provinciale della sede del Compartimento.

Fatta eccezione per il Capo compartimento e per il Capo dell'ufficio sanitario compartimentale, gli altri membri della Commissione hanno diritto per ciascuna riunione ad un compenso giornaliero o medaglia di presenza di L. 20, che viene loro corrisposta dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

A quelli poi, fra gli stessi componenti la Commissione (esclusi sempre il Capo compartimento e il Capo dell' ufficio sanitario compartimentale) che, per intervenire alle sedute, dovessero trasferirsi dalle rispettive loro residenze d'ufficio, è rilasciato un biglietto per viaggio in servizio di andata e ritorno in prima classe, e durante l'assenza. è assegnata una diaria di L. 15.

Art. 33.

Spirato il termine fissato dall'avviso di concorso, il Capo dell'ufficio sanitario compartimentale provoca dal Presidente la convocazione della Commissione, la quale, esaminate le domande presentate, i relativi titoli, in rapporto alle funzioni che devono

compiere i Medici di riparto ed assunte le opportune informazioni, emette il proprio parere motivato designando quelli fra gli aspiranti che ritenga più adatti al servizio ferroviario.

A parità di condizioni sono preferiti gli aspiranti che abbiano prestato lodevoli servizi, come Medici, alla ferrovia; e per i riparti lungo le linee è preferito il candidato che abbia l'ufficio di medico condotto comunale della zona o del più lungo tratto di linea ferroviaria compreso nel riparto, sempre che la residenza di esso o gli obblighi della condotta non siano di ostacolo ad un'azione pronta e regolare.

Art. 34.

Per la validità delle deliberazioni della Commissione occorre la presenza di almeno tre membri.

In caso di parità di voti, la prevalenza è data dal voto del Presidente.

Art. 35.

I pareri della Commissione sono trasmessi entro il termine di giorni 10 al Capo del Servizio sanitario, e da questo col suo avviso, al Capo del Servizio del personale che li presenta al Direttore Generale per la nomina del Medico di riparto.

Art. 36.

La nomina è comunicata assieme al capitolato d'oneri dal Capo del Servizio sanitario al medico prescelto, il quale entro 10 giorni dalla ricevuta comunicazione dovrà restituire il capitolato munito della sua firma in segno di accettazione; dopo di che la nomina è comunicata al competente ufficio sanitario compartimentale con la indicazione del giorno in cui il medico deve assumere servizio.

Art. 37.

Il medico deve risiedere di regola entro i limiti del suo riparto, ovvero in località la più prossima possibile; non può cambiare residenza senza l'autorizzazione del Capo servizio; nè assentarsi per più di 24 ore, senza il permesso del suo superiore immediato, al quale dovrà dare subito avviso quando per

giustificati motivi o per cagione di malattia sia impedito di prestare servizio.

Nelle assenze derivanti da malattie debitamente accertate, sono conservati i compensi stabiliti nella lettera di nomina, fino al limite di tre mesi. Qualora la malattia si prolunghi oltre questo termine, ne sarà riferito al Direttore generale, il quale può, secondo le circostanze, prolungare fino ad un anno la conservazione in tutto o in parte dei compensi.

Art. 38.

In caso di vacanza di un riparto medico a cui non possa essere provveduto coll' opera dei medici dei riparti finitimi, il Capo servizio, previa autorizzazione del Direttore generale, da chiedersi pel tramite del Servizio del personale, provvede con incarichi interinali per il tempo strettamente necessario ad espletare il concorso, in conformità del disposto degli art. 31, 32, 33, 34 e 35 del presente regolamento.

Art. 39.

I Sanitari non inscritti a ruolo hanno diritto, in ogni anno, ad un congedo di giorni 30 che, a loro domanda, sarà accordato dal Capo dell'Ufficio da cui dipendono, salvo il disposto dell' art. 28 del presente regolamento o quando non si oppongano altre gravi esigenze di servizio.

In casi speciali ed in seguito a motivata domanda, il Capo del Servizio sanitario può accordare congedi straordinari per la durata massima di tre mesi in ciascun anno solare, purchè non importino aumenti di spesa.

Durante il congedo straordinario i sanitari perdono l' assegno di cui fossero provvisti.

Il Sanitario che abbia ottenuto il congedo, prima di assen tarsi dalla residenza, deve darne avviso al suo capo immediato.

Art. 40.

Tutti i Sanitari non inscritti a ruolo possono, previo avviso di tre mesi, essere dispensati dal servizio:

a) per soppressione d'ufficio o riduzione di posti;

b) per motivi di salute;

c) per ragioni di età.

Quest'ultimo motivo si applica di regola ai medici aiuti, ai consulenti, agli specialisti ed ai medici di riparto quando abbiano raggiunto il 65° anno.

Art. 41.

I Sanitari non inscritti a ruolo, che intendono rinunciare al servizio, devono dare per iscritto un preavviso di due mesi al capo dell'ufficio da cui dipendono. Sulla rinuncia provvede il Direttore generale.

Art. 42.

I Sanitari non inscritti a ruolo possono essere sottoposti ai seguenti provvedimenti disciplinari:

a) censura;
b) sospensione dal servizio;
c) revoca dall'ufficio.

Art. 43.

Si fa luogo alla censura:

1° per negligenza in servizio;
2° per ingiustificata assenza dalla propria sede.

Art. 44.

Si fa luogo alla sospensione:

1° in caso di recidiva, entro un anno, nelle mancanze indicate nell'articolo precedente;

2° per abituale negligenza in servizio;

3° per contegno sconveniente verso i Superiori, o verso gli agenti ammalati o le persone di loro famiglia.

La sospensione non può avere durata superiore a tre mesi.

Art. 45.

Si fa luogo alla revoca:

1° nel caso di mancanze gravi, ed anche non gravi ma ripetute, che rendano il sanitario incompatibile colle sue attribuzioni;

2° nel caso che per fatti anche estranei al servizio il sanitario si renda immeritevole della fiducia necessaria per essere conservato nell'ufficio.

Art. 46.

Il Sanitario che sia implicato in fatti, che possono dar luogo alla revoca, di cui all'articolo precedente, può, a giudizio insindacabile di chi ne ha la facoltà, a termine dell' alinea seguente, essere sospeso in via preventiva dal servizio.

La sospensione preventiva è disposta dal Capo del Servizio sanitario e, in casi d'urgenza, dal Capo dell' Ufficio sanitario compartimentale, il quale però ha l'obbligo di riferirne al Capo servizio per la sanzione del provvedimento.

La sospensione preventiva dura, di regola, finchè sia cessata o risolta la causa che la motivò.

Art. 47.

Il Sanitario sospeso dal servizio tanto in via preventiva quanto in via punitiva, deve restituire la carta di libera circolazione e perde, durante la sospensione, il diritto alle concessioni di viaggio per sè e per la famiglia ed all' eventuale assegno.

Cessata o risolta la causa che motivò la sospensione preventiva, il Direttore generale giudica irrevocabilmente, a seconda delle circostanze, se ed in quale misura sia da corrispondere l'eventuale assegno trattenuto.

Art. 48.

La censura è applicata dal Capo servizio.

La sospensione punitiva e la revoca sono deliberate dal Direttore generale previa inchiesta, promossa dal Capo servizio, da eseguirsi da una Commissione composta di tre funzionari dell'Amministrazione, di cui uno appartenente al Servizio sanitario.

I componenti la Commissione, devono essere di grado non inferiore ad Ispettore e da essa sono esclusi i funzionari che abbiano colla prima denunzia provocato il procedimento disciplinare.

La Commissione compie le indagini e le constatazioni necessarie per l'accertamento dei fatti costituenti le mancanze addebitate al sanitario e le contesta all'incolpato per le sue giustificazioni e di tutto redige verbale. Il risultato dell' inchiesta

forma oggetto di apposita relazione nella quale sono riassunti i fatti esaminati, sono esposti su di essi gli apprezzamenti e le considerazioni concernenti tutte le speciali circostanze a vantaggio od aggravio dell' incolpato, e sono formulate le conclusioni intese a determinare, secondo i fatti accertati e il convincimento morale degli inquirenti, le eventuali responsabilità dell' incolpato.

La relazione d'inchiesta con i relativi allegati, è trasmessa al Capo del Servizio sanitario e, da questo, colle proprie osservazioni e proposte al Capo del Servizio del personale, il quale provoca la deliberazione del Direttore generale.

Art. 49.

Il sanitario punito può ricorrere pel tramite gerarchico al Direttore generale contro la punizione inflittagli, entro 30 giorni da quello in cui gli fu data partecipazione per iscritto del provvedimento relativo.

Il Capo del Servizio sanitario trasmette il ricorso al Capo del Servizio del personale, il quale provoca le decisioni del Direttore generale.

Il ricorso non sospende l'esecuzione del provvedimento, anche se il Direttore generale creda di far procedere ad ulteriori indagini.

CAPO IV.

(Art. 50-59).

Compensi dei Medici aiuti, dei Consulenti, degli Specialisti e dei Medici di riparto.

Art. 50.

Ai Medici aiuti, ai Consulenti, agli Specialisti ed ai Medici di riparto per l'opera da essi prestata, sono concessi dall'Amministrazione, oltre i biglietti ammessi per gli agenti ferroviari e loro famiglie dall'art. 83 della legge, i corrispettivi seguenti:

ai Medici aiuti una carta di libera circolazione pari a quella degli Ispettori degli uffici ai quali sono addetti, e può

inoltre essere loro accordato un assegno annuo da 800 a 1500 lire;

ai Consulenti una carta di libera circolazione per l'intera rete;

agli Specialisti una carta di libera circolazione valevole per le linee del Compartimento cui sono addetti, per quelle che congiungono direttamente la loro residenza con le sedi dei Compartimenti confinanti e per le linee che congiungono direttamente le rispettive sedi col Servizio centrale con l'aggiunta di Km. 1000 da indicarsi dal titolare della carta stessa. Agli specialisti in oculistica, otoiatria e malattie nervose può essere altresì accordato un compenso proporzionato alle loro prestazioni da stabilirsi dal Consiglio d'Amministrazione su proposta del Direttore generale. In ogni caso il compenso non potrà essere superiore a L. 600 annue;

ai Medici di riparto:

a) una carta di libera circolazione valevole per il proprio riparto e per i riparti finitimi, coll'aggiunta, a loro scelta di Km. 300, aumentabili a Km. 350, in quanto tale aumento serva a congiungere la sede del Medico con un centro principale della rete ferroviaria;

b) una retribuzione quando il riparto sia in zona di malaria, e quando nei luoghi salubri comprenda un numero di agenti superiore a cinquanta, o vi sia annesso l'obbligo della cura delle famiglie, o il servizio di guardia medica.

Art. 51.

La retribuzione di cui alla lettera *b* del precedente articolo è stabilita in base al numero degli agenti e delle famiglie aventi diritto a cura, alle distanze da percorrersi ed allo stato d'insalubrità delle linee.

Art. 52.

I riparti pei quali a sensi della lettera *b* dell'art. 50 compete retribuzione, sono distinti in tre categorie secondo che si trovano:

1° in linee salubri;
2° in grandi centri;
3° in zona di malaria.

In relazione a tali categorie e secondo le varie condizioni dei riparti, il Consiglio d'Amministrazione su proposta del Direttore generale stabilisce il compenso annuo da corrispondersi al Medico per ogni agente.

Detto compenso in quanto riflette gli agenti in zona di malaria sarà commisurato in relazione ai criteri stabiliti dal Capo VI delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con R. decreto 22 luglio 1906, n. 417.

Per ogni famiglia avente diritto a cura è corrisposto inoltre un compenso eguale ad una volta e mezzo quello stabilito per ogni agente.

Il decimo di quanto spetta al Medico in ragione degli agenti e famiglie, verso cui ha obbligo di cura, moltiplicato per la metà della lunghezza chilometrica del riparto, aumentata della intera distanza dalla sede del Medico alla stazione e dell'eventuale tratto che egli debba percorrere in ferrovia per raggiungere il suo riparto, determina il compenso per le distanze.

La somma di tali compensi forma la retribuzione.

Per i medici dei riparti della 1ª categoria si tien conto delle distanze quando nel loro complesso sono superiori a quattro chilometri; per quelli dei riparti della 2ª categoria quando l'estensione del riparto fra i suoi punti estremi sia superiore a due chilometri.

Nella valutazione delle distanze oltre il limite minimo stabilito si considerano soltanto le eccedenze superiori a 500 metri, e si calcolano per un chilometro.

Nello stabilire la retribuzione complessiva si procede di 20 in 20 lire. La frazione di lire 20 si calcola per intero.

In caso di speciali e permanenti difficoltà di servizio, la retribuzione può dal Consiglio d'Amministrazione su proposta del Direttore generale essere aumentata non oltre un terzo.

I compensi dei medici aiuti, dei consulenti, degli specialisti e dei medici di riparto sono stabiliti dal Consiglio d'Amministrazione. Il Capo del Servizio sanitario presenta le relative proposte pel tramite del Capo del Servizio del personale.

Art. 53.

Il Medico al quale è affidata la supplenza di un altro riparto dopo i 30 giorni previsti dall'art. 24, verrà compensato con la

quota parte dell'assegno stabilito per questo riparto o come se il riparto comprendesse 50 agenti, quando non vi fosse annessa alcuna retribuzione.

Nei luoghi dove convenga provvedere separatamente all'assistenza medica e a quella chirurgica, spetta al chirurgo 1|5 della retribuzione eventualmente assegnata al riparto e al medico gli altri 4|5.

La retribuzione annua, calcolata come sopra, da corrispondersi al medico per ogni agente a cui non si estenda l'obbligo della cura ai sensi del paragrafo 1° dell'art. 12, è ridotta della metà.

Nessun compenso spetta per le visite di accertamento e per la eventuale cura degli agenti indicati al paragrafo 2° del predetto articolo, salvo il rimborso delle spese di vettura.

La retribuzione per il servizio di guardia medica è, caso per caso, stabilita dal Consiglio d'Amministrazione su proposta del Direttore generale.

Art. 54.

Trascorsi tre anni dalla avvenuta nomina del medico di riparto, se i dati di fatto che servirono di base al computo della retribuzione abbiano subito variazioni, potrà, sia ad iniziativa del servizio, sia per domanda dell'interessato, farsi luogo alle opportune conseguenti modificazioni da attuarsi nell'anno successivo a quello del constatato cambiamento.

Tale rettifica potrà ripetersi, in seguito, di triennio in triennio.

Art. 55.

Il compenso per i certificati relativi agli infortuni degli operai sul lavoro è pagato ai sanitari non iscritti a ruolo, a norma di legge, sempre che d'accordo non si stabilisca al riguardo un compenso complessivo annuale.

I Sanitari suddetti sono tenuti a rilasciare, senza compenso, le copie di tali certificati richieste dai servizi per ragioni amministrative.

Art. 56.

Le retribuzioni sono pagate a rate trimestrali posticipate, ed entro i primi tre mesi dell'anno successivo a quello in cui vennero emessi i certificati relativi agli infortuni sul lavoro, è pagato il corrispondente compenso ai sanitari coi quali non sono intervenuti accordi.

Art. 57.

Ai sanitari non iscritti a ruolo che in eccezionali circostanze compiono prestazioni considerate a giudizio dell'Amministrazione di speciale importanza ed utilità per il servizio, potranno essere accordate gratificazioni nella misura che caso per caso sarà ritenuta congrua.

Art. 58.

Ai Medici aiuti, ai Consulenti, agli Specialisti che debbono portarsi fuori della loro sede per incarico dell'Amministrazione, verrà liquidata colle stesse norme stabilite per gli agenti in pianta stabile, una indennità di trasferta per i Medici aiuti pari a quella degli Ispettori, per i Consulenti pari a quella dei Capi servizio, e per gli Specialisti pari a quella degli Ispettori capi. Per i Medici di riparto, incaricati di mansioni non comprese nei loro capitolati e per le quali siano obbligati di assentarsi dal loro riparto, è corrisposta l'indennità di trasferta pari a quella degli Ispettori.

Art. 59.

Ai Medici aiuti, ai Consulenti, agli Specialisti ed ai Medici di riparto i quali abbiano prestato servizio per non meno di 10 anni e ne siano stati dispensati per i motivi indicati nell'art. 40, è conservata la carta di libera circolazione per un periodo di anni pari alla metà di quelli in cui hanno prestato servizio.

Per lo stesso periodo di tempo avranno diritto ai biglietti ammessi dall'art. 83 della legge per gli agenti a riposo e loro famiglie.

CAPO V.

Disposizioni transitorie.

Art. 60.

Ai Sanitari non inscritti a ruolo, che si trovino attualmente in servizio, si intendono applicabili tutte le disposizioni contenute nel presente regolamento e nei capitolati d'oneri che saranno attuati dall' Amministrazione ferroviaria, la quale avrà pure facoltà di modificare sia le circoscrizioni, sia le funzioni affidate ai suddetti sanitari.

Art. 61.

I Sanitari, non contemplati per funzione o per sede dalle disposizioni del presente regolamento, o che, in relazione alle funzioni loro affidate, hanno retribuzioni superiori a quelle stabilite dal regolamento stesso, saranno mantenuti in servizio, conservando *ad personam* i titoli e i compensi attuali sino al verificarsi delle condizioni di cui alle lettere *b*) e *c*) dell'art. 40 e dopo avranno il trattamento previsto dall'art. 59.

Art. 62.

I Medici di riparto che per qualcuno dei motivi indicati nell'art. 40 hanno cessato di prestare servizio nel periodo di tempo corso tra la promulgazione della legge e la pubblicazione del presente regolamento avranno, per quanto si riferisce alle concessioni della carta di libera circolazione e dei biglietti, il trattamento stabilito dall'art. 59.

Art. 63.

Le disposizioni del presente regolamento avranno effetto dal 1° Luglio 1909 e dalla stessa data, per i Medici di riparto che si trovino in servizio, comincierà a decorrere il triennio per le successive eventuali rettifiche dei compensi di cui all'art. 52.

Ordine di Servizio N. 220. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio Italo-Svizzero

(Vedi Ordine di Servizio N. 186-1909).

Con effetto dal 1° agosto 1909, la stazione di Sierre (*Siders*) è stata ammessa alla tariffa eccezionale N. 1 (Metalli) e la stazione di Chavornay alla eccezionale N. 24 (Merci in genere), con l'applicazione per ognuna di esse dei prezzi per quintale qui appresso indicati:

	Tariffa eccezionale N. 1			
	a	b	c	d
Sierre (*Sirders*) Iselle	0.56	0.41	0.32	0.30

		Tariffa eccezionale N. 24	
		a	b
Chavornay	Chiasso	4.60	4.03
	Pino	4.26	3.74
	Iselle	2.00	1.76

Il nome di dette stazioni coi relativi prezzi sarà pertanto da annotarsi rispettivamente a pag. 367 del 15° Suppli-

mento e a pag 434-*g* del 18° Supplemento alla tariffa diretta italo-svizzera.

Ordine di Servizio N. 221. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Tariffa locale N. 235 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 13-1909)

Dal 16 agosto 1909 la tariffa locale N. 235 P. V. è estesa ai trasporti di *acido cloridrico* ed *acido solforico* in partenza dalla stazione di ***Vercelli***.

Per conseguenza, nell'intestazione della detta tariffa locale dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Ordine di Servizio N. 222 (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Tassa di assicurazione del valore dei bagagli e delle merci.

(Vedi Ordine di Servizio N. 185-1909).

In dipendenza della legge 12 gennaio 1909, n. 12, sui provvedimenti a sollievo dei danneggiati dal terremoto, si avverte che anche le tasse di assicurazione dei bagagli e delle merci, le quali a norma degli articoli 48 e 104 delle tariffe si devono riscuotere nella misura di centesimi 12 per ogni lira del premio pagato, sono soggette all'aumento dell'addizionale del 2 %.

Per conseguenza, tutte le stazioni ed agenzie della Rete devono riscuotere, in aggiunta alla tassa di assicurazione, centesimi 2 per ogni lira di essa tassa, trascurando soltanto le frazioni di centesimo: così, ad esempio, per importi di centesimi 50 fino a 99 si deve riscuotere 1 centesimo; per 1 lira fino a L. 1,49 centesimi 2 e così via.

Ordine di Servizio N. 223. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Apertura all'esercizio della casa cantoniera di Montalceto.

Dal giorno 15 luglio 1909 è stata aperta all' esercizio, in via d' esperimento sino a tutto il 30 settembre 1909 la casa cantoniera di Montalceto al km. 4 + 479 della linea Asciano-Grosseto, tra la stazione di Asciano e la casa cantoniera di Trequanda, dalle quali dista rispettivamente km. 5 e km. 3.

La nuova casa cantoniera, che trovasi a sinistra della suddetta linea, è ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani e viene esercitata a mezzo di un guardiano con le norme all'uopo in uso.

Essa distribuisce i biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le stazioni indicate nel prospetto allegato *A*.

La stazione di Asciano è incaricata della scritturazione dei biglietti, bagagli e cani e del versamento del relativo importo.

Per le modificazioni da apportarsi al volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (ediz. 1° luglio 1908) vedasi l' allegato *B* al presente Ordine di Servizio.

Ordine di Servizio N. 224.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni.

Concessione speciale VI

Nell' elenco delle Associazioni di carità ammesse a fruire della Concessione speciale VI, di contro al nome del Sodalizio « Associazione del Boccone del povero » con sede a Palermo,

dev'essere apposto un richiamo con la seguente annotazione a piè di pagina:

« La concessione è estesa al Superiore Generale del Sodalizio, Sacerdote Francesco Mammana ».

Ordine di Servizio N. 225. (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Servizio merci a « Grande Velocità » ed a « Piccola Velocità Accelerata » nelle stazioni di Milano centrale e Milano P. Romana.

(Vedi Ordine di Servizio N. 14-1906).

A datare dal 16 agosto 1909 vengono adottati i seguenti provvedimenti per il servizio della *Grande Velocità* e della *Piccola Velocità Accelerata* nelle stazioni di *Milano Centrale* e *Milano P. Romana*.

A Milano Centrale

Il servizio della *Grande Velocità* viene limitato:

a) ai trasporti di numerario, carte-valori, oggetti preziosi, oggetti d'arte e di collezione, merletti e pizzi a mano e seterie;

b) ai trasporti di merci e feretri da eseguirsi, dietro richiesta dei mittenti, in base alle condizioni di tariffa, coi treni diretti ed accelerati;

c) ai trasporti di merci e veicoli vincolati a dogana.

Al servizio della *Piccola Velocità Accelerata* vengono ammessi i trasporti di merci e bestiame da eseguirsi, dietro richiesta dei mittenti in base alle condizioni di tariffa con i treni diretti ed accelerati

A Milano P. Romana

Il servizio della *Grande Velocità*, attualmente limitato ai trasporti di merci per conto di Ditte che hanno stabilimenti raccordati con detta stazione, viene esteso a tutti i trasporti, esclusi però:

a) i trasporti di numerario, carte-valori, oggetti preziosi, oggetti d'arte e di collezione, merletti e pizzi a mano e seterie;

b) i trasporti di merci e feretri da eseguirsi, dietro richiesta dei mittenti, in base alle condizioni di tariffa, coi treni diretti ed accelerati;

c) i trasporti di merci e veicoli vincolati a dogana.

I trasporti a Grande Velocità da e per Milano P. Romana sono da tassarsi in base alla distanza stabilita per Milano Centrale, eccezione fatta pei trasporti a vagone completo eseguiti per conto delle Ditte che hannô stabilimenti raccordati con Milano Porta Romana, i quali trasporti continueranno a tassarsi per la distanza di quest'ultima stazione.

Dal servizio della *Piccola Velocità Accelerata* vengono esclusi i trasporti di merci e bestiame da eseguirsi, dietro richiesta dei mittenti, in base alle condizioni di tariffa, coi treni diretti od accelerati.

Per le modificazioni da apportarsi al Volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (ediz. 1° luglio 1908) vedasi l'allegato al presente Ordine di Servizio.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 225-1909.

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (ediz. 1° luglio 1908), si dovrà:

a pag. 55: di fianco al nome della stazione di *Milano Centrale*, aggiungere nella colonna 8 il richiamo (11) e nella colonna 9 l'indicazione *A* (12) riportando in calce le seguenti note:

(11) Limitatamente:

a) ai trasporti di numerario, carte-valori, oggetti preziosi, oggetti d'arte e di collezione, merletti e pizzi a mano e seterie;

b) ai trasporti di merci e feretri da eseguirsi, dietro richiesta dei mittenti, con i treni diretti ed accelerati;

c) ai trasporti di merci e veicoli vincolati a Dogana.

(12) Limitatamente ai trasporti di merci e bestiame da eseguirsi, dietro richiesta dei mittenti, con i treni diretti ed accelerati.

a pag. 56: di fianco alla stazione di *Milano Porta Romana* aggiungere nella colonna 9 il richiamo (13).

In calce sostituire come appresso la nota

(7) Esclusi: *a*) i trasporti di numerario, carte-valori, oggetti preziosi, oggetti d'arte e di collezione, merletti e pizzi a mano e seterie;

b) i trasporti di merci e feretri da eseguirsi, dietro richiesta dei mittenti, con i treni diretti od accelerati;

c) i trasporti di merci e veicoli vincolati a dogana.

La tassazione deve farsi in base alla distanza di Milano Centrale, eccezione fatta per i trasporti a vagone completo eseguiti per conto delle seguenti Ditte: *Union des Gaz - Società Anonima Officine Meccaniche - Fonderia Milanese d'Acciaio - Società Anonima Cristallerie e Vetrerie Riunite - Primo Sindacato Agrario Cooperativo di Milano - Società Magazzini raccordati Industrie diverse - Carlo Carati e Giglio - Candiani e Ellena - Società Vetraria Ponzoni e C. - Lodovico Hess - Ferriera Milano - Società Conservazione Legno Brevetti Giussani e Distillerie Catrame (già Rocca e Baratti) - Società Tecnomasio Italiano Brown Boveri - Distillerie Italiane - Fratelli Roechling - Meroni Ambrogio - Municipio di Milano Officina Elettrica - Smalteria Italiana - Francesco di L. Ricci - Società Italiana Edison di Elettricità - Societa Reh e C. di Asfalti S. Valentino — Giulio Tortonese* che hanno stabilimenti raccordati con la stazione, i quali trasporti continueranno a tassarsi in base alla distanza di Milano Porta Romana.

Aggiungere in calce la nota

(13) *Esclusi i trasporti di merci e bestiame da eseguirsi dietro richiesta dei mittenti, con i treni diretti ed accelerati.*

Ordine di Servizio N. 226. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Aggiunta del percorso Mestre-Bassano (ferrovia della Valsugana) agli itinerari di alcuni biglietti di abbonamento speciali.

La percorrenza dei biglietti d'abbonamento speciali delle Serie III, III bis; IV, IV bis; V; XIV; e XVI, può essere estesa, in seguito a richiesta, alla linea Mestre-Castelfranco-Bassano della Ferrovia della Valsugana, mediante pagamento dei prezzi qui appresso indicati.

Tale estensione è ammessa soltanto per la medesima classe, decorrenza e durata del biglietto d'abbonamento.

Prezzi per ogni biglietto della durata di 15 e 30 giorni	1ª	classe	L. 9,15
	2ª	»	» 6,75
	3ª	»	» 4,30
della durata di tre mesi	1ª	»	» 18,30
	2ª	»	» 13,45
	3ª	»	» 8,55
della durata di un anno per una persona	1ª	»	» 54,90
	2ª	»	» 39,65
	3ª	»	» 27,45
della durata di un anno per due persone della stessa Ditta	1ª	»	» 73,30
	2ª	»	» 53,20
	3ª	»	» 36,60

NB. I prezzi suddetti comprendono l'imposta erariale del 13 % e la tassa di bollo in ragione dell'1,50 %.

La richiesta dell'anzidetta estensione di percorrenza deve essere fatta insieme alla domanda di abbonamento col modulo I-218.

L'estensione del percorso dei suindicati biglietti d'abbonamento speciali al tronco Mestre-Bassano è autorizzata, mediante apposizione, a cura degli Uffici indicati nell'allegato *A* all'Ordine di Servizio n. 55-1907, di apposita stampiglia recante la dizione; « Vale anche per la linea Mestre-Castelfranco-Bassano (Ferrovia Valsugana); prezzo supplementare L. .... ».

Tale estensione di percorrenza deve essere autenticata colla firma del titolare dell'Ufficio di emissione.

Conseguentemente, in siffatti casi, i biglietti al cui rilascio sono abilitate le stazioni saranno da queste, non appena effettuatane la preparazione, spediti subito ai rispettivi Uffici, i quali, dopo inseritavi l'annotazione di cui sopra, li restituiranno alla stazione emittente per la consegna all' abbonato o per l'invio alla stazione che ne fece richiesta.

Ritenuto però che le suddette domande di estensione di percorrenza siano più specialmente presentate alla stazione ed agenzia di Venezia, si è stabilito che queste — nei casi di acquisto di biglietti d'abbonamento speciali delle Serie III, III bis; IV, IV bis e V, validi quindici o trenta giorni e tre mesi, — rilascino, insieme al biglietto di abbonamento speciale, un apposito biglietto a foglietto valevole per il percorso Mestre-Castelfranco-Bassano, portante a stampa l'indicazione del percorso, del prezzo e della validità.

Tale biglietto dovrà dalla stazione ed agenzia di Venezia essere completato con l'apposizione del timbro e con l'indicazione del nome del titolare (che dovrà altresì firmarlo) della Serie, classe, numero e validità del relativo biglietto di abbonamento speciale al quale deve essere unito dalla parte del margine gommato.

Disposizioni contabili

Le somme riscosse suppletivamente per l'estensione della percorrenza degli abbonamenti speciali di cui trattasi devono essere contabilizzate nel prospetto degli abbonamenti speciali medesimi, di seguito a quelli di congiunzione, indicando la serie, il numero ed il periodo di validità del biglietto cui si riferiscono.

Le disposizioni di cui tratta il presente Ordine di Servizio avranno effetto dal 20 agosto 1909.

Circolare N. 58 (SERVIZIO VIII)

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Tassazione dei sarmenti (rami o tralci della vite)

I sarmenti secchi in pezzetti, che sono adoperati dall'industria per preparare un foraggio atto all'alimentaziane del bestiame, non essendo compresi nella vigente nomenclatura e classificazione delle merci, devono, per l'effetto dell'art. 62 delle Tariffe, essere tassati con i prezzi delle tariffe speciali comuni N. 75 classe 8ª e 123 serie *F*.

Resta inteso che i detti sarmenti, allorquando sono spediti imbevuti di melasso e di altre sostanze, devono dichiararsi e tassarsi come foraggio.

Essi si distinguono facilmente dai primi per essere finamente tagliuzzati e per l'acuto odore che tramandano.

Circolare N. 59. (SERVIZIO VII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 8, 9 e 16

Illuminazione a luce elettrica e a gas delle carrozze.

Ferme restando le disposizioni in vigore relative agli orari di accensione e di spegnimento dei lumi interni delle carrozze, allo scopo di evitare spreco di energia elettrica e di gas, quando su linee all'aperto la luce diurna è di intensità tale da rendere in modo evidente superflua l'illiminazione, il capotreno dovrà provvedere direttamente o a mezzo degli agenti di scorta allo spegnimento dei detti lumi servendosi dell'apposita chiave per la manovra degli interruttori principali del circuito della luce elettrica o per la manovra dei rubinetti principali della conduttura del gas.

Inoltre per i tratti di linea nei quali è prescritta anche di

giorno l'illuminazione, il capotreno dovrà provvedere a mezzo del personale dipendente, che l'interruttore principale della luce elettrica sia sulla mezza luce (nelle carrozze che portano tale indicazione sull'interruttore principale) e che nei compartimenti illuminati a gas od a luce elettrica — rimasti vuoti — la luce sia disposta a *veilleuse*. S'intende che in entrambi i casi l'illuminazione dovrà essere rimessa in condizioni normali appena siano cessati i motivi pei quali era stata tolta o ridotta.

Nel caso poi di irregolare funzionamento dell'illuminazione a luce elettrica od a gas, il capotreno dovrà rivolgersi, come è prescritto, alle stazioni incaricate dell'illuminazione sussidiaria (ciambelle ad olio o fanaletti a candela, secondo il tipo del veicolo), e provvedere che vengano chiusi gli interruttori o i rubinetti principali.

Per la manovra degli interruttori e dei rubinetti principali, tutti i Capi conduttori o funzionanti come tali in servizio a treni viaggiatori verranno provveduti della apposita chiave, la quale — per maggior comodità — viene unita all'altra da carrozza di cui i capi-treno devono pure essere muniti.

Per ora la distribuzione delle indicate chiavi accoppiate sarà limitata — come sopra è detto — ai soli Capi-conduttori o funzionanti come tali, ma in seguito, allo scopo di rendere più facili e solleciti i provvedimenti da prendersi, ne sarà fatta distribuzione pure ai guardafreni, perchè possano provvedere, all'occorrenza, anche di propria iniziativa.

Circolare N. 60. (Servizio VII).

Distribuita ai controllori del materiale ed ai capi squadra alle merci

Stanti fuori d'opera sui carri esteri di ritorno carichi.

Avviene di sovente che per utilizzare carri esteri di ritorno con paglia, fieno, canapa e simili merci le stazioni olgano d'opera gli stanti di dotazione dei veicoli medesimi è li collochino nel piano del carro disotto al carico, facendo poi annotazione sui documenti di trasporto che *gli stanti si trovano sotto la merce.*

Avvertesi che in questi casi gli stanti devono essere collocati entro l'apposito ripostiglio esistente sotto la cassa dei veicoli, ed ove il ripostiglio eventualmente mancasse, devono essere spediti alla stazione destinataria dei carri carichi, scortati con bollettino G-155 carteggiato con foglio di via, a norma di quanto dispone il paragrafo XXI delle « Norme per la utilizzazione e la circolazione dei copertoni, ecc. » pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 67-1907, praticando sul bollettino stesso e sul foglio di via l'annotazione: « *Appartenenti al carro. . . . . costì spedito carico di . . . . il . . . . spedizione N. . . .* »

Circolare N. 61. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Tassazione delle palle d'acciaio e di ferro.

Le palle di acciaio e di ferro, che servono per la macinazione del grano, del cemento, ecc., o per la frantumazione dei minerali, non essendo comprese nella vigente nomenclatura e classificazione delle merci, dovranno, per effetto dell'art. 62 delle tariffe, essere tassate con le tariffe speciali N. 75, classe IV e 116 serie D.

Circolare N. 62. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Accettazione dei documenti di trasporto.

Si è rilevato che da molte stazioni non sono esattamente osservate le prescrizioni degli articoli 92 e 93 delle Tariffe e che, in ispecie, le richieste di spedizione vengono accettate con dichiarazioni generiche od incomplete, il che dà luogo alla emis-

sione di numerosi rilievi a debito ed a continua corrispondenza fra le stazioni e gli Uffici di Controllo.

Si raccomanda pertanto agli interessati di curare anche questa parte di servizio, esigendo dagli speditori che siano esposte sui documenti di trasporto tutte le indicazioni, che sono necessarie per la retta applicazione delle Tariffe.

Così, ad esempio, non dovranno essere accettate le dichiarazioni di *ghisa, sughero, carta, vino, bottiglie vuote, ecc.*, ma si dovrà richiedere che lo speditore specifichi la precisa qualità di dette merci e, occorrendo, anche il loro stato di lavorazione, la condizione dell'imballaggio, ecc.

Si fa obbligo poi alle stazioni di arrivo di riparare alle omissioni di quelle di partenza completando, nelle apposite colonne dei documenti di trasporto, le dichiarazioni incomplete o generiche dei mittenti, e procedendo, se del caso, alla verificazione delle merci sotto l'osservanza delle cautele prescritte al riguardo.

Si confida nell'interessamento dei Capi stazione e Capi gestione affinchè queste raccomandazioni ottengano l'effetto desiderato.

Resta inteso che le disposizioni che precedono non modificano per nulla quelle impartite colla Circolare N. 160/1908, circa al riconoscimento della natura di una merce dichiarata dallo speditore diversamente da quella che essa è.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-Corrige

Ordine di Servizio N. 191-1909 (**Boll. N. 30-1909**). Nella penultima riga dell'allegato *A* sostituire alle parole « a pag. 240 inserire fra le stazioni di Villalba e Villarosa » le parole « a pag. 237 inserire tra Villapiana (casa cantoniera) e Villa S. Giovanni ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . „ 8,00

ANNO II - N. 33. 19 AGOSTO 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ✻ ✻

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali.
Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*.

Per memoria.

Roma, Agosto 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

R. DECRETO *n. 558 che approva le modificazioni da apportarsi alle tariffe e condizioni per i trasporti, in dipendenza della legge sul riposo settimanale* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visti gli articoli 38 e 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429;
Vista la legge 7 luglio 1907, n. 489;
Visto il Nostro decreto 2 luglio 1908, n. 425, col quale furono approvate in via di esperimento le modificazioni da apportarsi alle tariffe e condizioni dei trasporti per effetto della legge 7 luglio 1907, n. 489;
Sentito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo coi ministri segretari di Stato pel tesoro e per l'agricoltura, industria e commercio;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Nostro decreto 2 luglio 1908, n. 425, è revocato.

Art. 2.

Sono approvate le modificazioni risultanti dall'unito prospetto, vistato d'ordine Nostro dai ministri proponenti, agli articoli 7, 58, 70, 117 e 120-*bis*, allegato *D*, alla legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª) e successive varianti, nonchè alle condizioni di applicazione delle tariffe speciali a piccola velocità accelerata numeri 50, 51 e 54, della tariffa speciale temporanea a piccola velocità accelerata per l'uva fresca e l'uva pigiata con mosto, della tariffa locale a piccola velocità acce-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* N. 190, del 14 agosto 1909.

lerata n. 502, di cui all'allegato *E* alla legge stessa e successive varianti e delle tariffe eccezionali a piccola velocità accelerata numeri 901 e 903 di cui la legge 16 giugno 1907, n. 385.

Art. 3.

Il presente decreto che andrà in vigore col giorno della sua pubblicazione, sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei Decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 luglio 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI — BERTOLINI — CARCANO — COCCO-ORTU.

Visto, *il Guardasigilli*: ORLANDO.

Modificazioni da apportarsi alle tariffe e condizioni per i trasporti in contemplazione della legge 7 luglio 1907, n. 489, sul riposo settimanale.

Art. 7.

Questo articolo viene modificato come segue:

Orario di servizio - Avvisi.

L'orario per la distribuzione dei biglietti, per la spedizione e riconsegna dei bagagli e dei cani, è regolato su quello dei convogli.

L'orario per il ricevimento e per la riconsegna delle spedizioni a grande velocità ed a piccola velocità accelerata ed a

piccola velocità è regolato per ciascuna stazione secondo la sua importanza.

Nei giorni di domenica le operazioni di ricevimento e di riconsegna delle spedizioni a grande velocità, ed a piccola velocità accelerata sono limitate a mezzogiorno. E' fatta eccezione per l'accettazione e la riconsegna delle seguenti categorie di trasporti: merci contrassegnate da asterisco nella nomenclatura della tariffa speciale n. 3 grande velocità, giornali, feretri, ceneri mortuarie, cavalli in vagone scuderia, bestiame (comprese le bestie feroci), ed altri animali vivi, sieri curativi, ossigeno, addobbi funebri, fiori freschi ed artificiali, casse mortuarie, candele e torce di cera per funerali, bozzoli vivi, seme bachi, foglie di gelso, ghiaccio, neve, uva fresca, uova e formaggi freschi, e merci per le quali sia stato applicato un acceleramento del trasporto.

Le operazioni di ricevimento e di riconsegna delle spedizioni a piccola velocità sono nella domenica completamente sospese. E' fatta eccezione, per la sola riconsegna fino a mezzogiorno delle merci esplosive di cui alle categorie 12ª, 13ª e 14ª, dell'allegato 9.

Negli altri giorni festivi di cui all'allegato 2 gli uffici della grande velocità e della piccola velocità accelerata, rimangono aperti come nei giorni feriali; quelli della piccola velocità, si chiudono a mezzogiorno.

E' in facoltà dell'Amministrazione ferroviaria di fare cessare temporaneamente, mediante preavviso, la limitazione e la sospensione nelle domeniche in quelle stazioni in cui ciò fosse richiesto da speciali esigenze di traffico o di servizio.

L'Amministrazione ferroviaria è in obbligo di pubblicare e di tenere esposti nelle stazioni gli orari, le tariffe, i manifesti ed i regolamenti che interessano il pubblico.

Art. 58.

Dopo il capoverso sub-*b* aggiungere:

In seguito alla legge sul riposo settimanale n. 489 del 7 luglio 1907, i termini di resa di cui sopra sono aumentati di ore 24 in ogni caso e qualunque sia il giorno in cui le spedizioni ven-

gono consegnate alla ferrovia o da questa riconsegnate, anche se nei termini stessi non ricorra alcuna domenica.

Tale aumento, però, non si applica alle merci che a norma dell'art. 7 possono essere riconsegnate nelle ore pomeridiane della domenica.

Art. 70.

In fine di questo articolo dopo il capoverso sub *d*) si aggiunge:

e) di ore 24 in ogni caso e qualunque sia il giorno in cui le spedizioni vengono consegnate alla ferrovia e da questa riconsegnate, anche se nel termine di resa non ricorra alcuna domenica, in considerazione della legge sul riposo settimanale n. 489 del 7 luglio 1907 ».

Art. 117.

Dopo sub-*b* punto 2°, terzo alinea, aggiungere:

« per le spedizioni a grande velocità ed a piccola velocità accelerata che dovrebbero essere ritirate nel pomeriggio della domenica il termine di ritiro è prorogato di 24 ore.

« Tale prolungamento non riguarda le merci che a norma dell'art. 7 possono essere anche riconsegnate anche nelle ore pomeridiane della domenica.

« Per le spedizioni a piccola velocità che dovrebbero essere ritirate nella domenica, il termine utile di ritiro è prorogato di 24 ore ».

In fine dell'articolo aggiungere:

« Agli effetti dell'applicazione delle tasse di sosta non si tiene conto delle domeniche che cadono nel periodo di giacenza delle spedizioni.

« Tale condono non è però esteso alle merci a grande velocità ed a piccola velocità accelerata, che, a norma dell'art. 7 possono essere riconsegnate anche nelle ore pomeridiane della domenica, nè agli esplosivi a « piccola velocità » nominati nell'articolo medesimo, che possono essere ritirati nelle ore antimeridiane della domenica ».

Art. 120 *bis*.

Il secondo ed il terzo capoverso delle *disposizioni comuni* sono così sostitutti:

« Per le spedizioni a grande velocità la presa a domicilio ed il ricevimento da parte delle agenzie di città e la consegna a domicilio non si effettuano dopo le ore 12 dei giorni festivi (Allegato 2°).

« Per le spedizioni a piccola velocità ed a piccola velocità accelerata la presa a domicilio ed il ricevimento da parte delle agenzie di città e la consegna a domicilio non si effettuano nei giorni festivi, e perciò. . . . . »

(segue l'articolo).

Dopo il primo periodo delle condizioni 6ª, 3ª. 6ª rispettivamente delle tariffe speciali a piccola velocità accelerata per l'uva fresca ed uva pigiata con mosto, e della tariffa eccezionale 901, piccola velocità accelerata aggiungere:

« Quando la riconsegna dovesse eseguirsi nelle ore pomeridiane della domenica, ai termini di resa di cui sopra dovranno aggiungersi 24 ore, fatta eccezione per le merci che a norma dell'art. 7 possono essere riconsegnate anche nelle ore pomeridiane ».

Dopo il primo periodo della condizione 3ª delle tariffe speciali piccola velocità accelerata n. 51 e 54 e dopo il primo capoverso della condizione 4ª della tariffa locale piccola velocità accelerata n. 502 e della tariffa eccezionale n. 903 piccola velocità accelerata aggiungere:

« Quando la riconsegna dovesse eseguirsi nelle ore pomeridiane della domenica ai termini di resa di cui sopra dovranno aggiungersi 24 ore ».

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI.

Il ministro del tesoro
CARCANO

Il ministro d'agricoltura industria e commercio
COCCO-ORTU.

Ordine di Servizio N. 227. (SERVIZI VII e XI).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 9, 14, 15, 16, 17, 30, 33 e 46

Attivazione di un apparato centrale al raddoppio Stornara.

(Vedi Ordine di Servizio N. 90 e 115-1906).

Dalle ore 12 del giorno 16 agosto 1909 è stato attivato — in apposita cabina addossata al fabbricato di servizio — un apparato centrale per la manovra dei deviatoi e dei segnali del raddoppio Stornara, posto alla progressiva Km. 552+028 (da Bologna) della linea Foggia-Brindisi.

La posizione normale dei dischi è a via impedita quando il raddoppio è aperto al servizio, ed a via libera negli altri periodi, e durante questi ultimi i treni potranno transitare soltanto sulla 1ª linea.

Su ciascuno dei due binari del raddoppio e di fronte al fabbricato di servizio venne impiantato un pedale di stazionamento sul quale si dovrà aver cura — in caso di incrocio — che abbia a sostare almeno un asse d'un veicolo.

Ordine di Servizio N. 228. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Servizio diretto viaggiatori e bagagli fra l'Italia e la Svizzera, via Gottardo e fra Trieste e la Svizzera, via Cormons-Gottardo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 166-1908).

Si è attivato un II Supplemento alla Tariffa del servizio sovraindicato, dal quale risultano le modificazioni che vengono a subire l'itinerario ed i prezzi delle corrispondenze dirette fra

Genova P. P., Milano C. e Venezia da una parte e Pontresina, Samaden e St. Moritz dall'altra, in dipendenza dell'apertura all'esercizio della linea Davos-Filisur, delle Ferrovie Retiche, che ebbe luogo il 1° luglio 1909.

Ordine di Servizio N. 229. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Modificazioni alle tariffe.

(Vedi Ordine di Servizio N. 206-1908).

Il R. Decreto 2 luglio 1908 n. 425 concernente i provvedimenti adottati in seguito alla Legge 7 luglio 1907 n. 489 sul riposo settimanale, è stato revocato con R. Decreto 29 luglio 1909 n. 558.

Le disposizioni impartite col detto R. Decreto 29 luglio 1909 n. 558 in ordine alla citata legge sul riposo settimanale le quali hanno avuto attuazione col giorno 14 agosto 1909 e che verranno prossimamente pubblicate colla 2ª Appendice alle Tariffe e Condizioni pei trasporti, diversificano dalle cessate solo per quanto concerne il testo degli art. 58 e 70 e di taluna condizione delle tariffe a P. V. Acc.: speciali n. 50, 51, 54 e temporanea; eccezionale n. 901, mentre vi corrispondono in tutto il rimanente.

Le modificazioni agli art. 58 e 70 sono intese a meglio determinare che il periodo di ore 24 da aggiungersi ai termini di resa delle merci in applicazione dei provvedimenti predetti deve computarsi in ogni caso e qualunque sia il giorno in cui le spedizioni vengono consegnate alla Ferrovia o da questa riconsegnate, anche se nei termini stessi non ricorra alcuna domenica.

Ordine di Servizio N. 230. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Cessazione del servizio diretto di Messaggerie cogli stati esteri d'oltremare.

Il *servizio delle Messaggerie italiane*, istituito in via di esperimento il 1° marzo 1903 (come dall'Ordine di servizio N. 27-1903 dell'ex Rete Adriatica, dall'Istruzione N. 11-1903 dell'ex Rete Mediterranea e dall'Ordine di servizio generale N. 6-1903 dell'ex Rete Sicula), è cessato da tempo, in seguito allo scioglimento della « Società delle Messaggerie italiane (Universal Express) », per mezzo della quale aveva luogo il servizio stesso.

Per conseguenza, il fascicolo delle « Tariffe e condizioni », accennato nelle suddette pubblicazioni, restò abrogato colla cessazione del servizio in parola e quindi le stazioni non dovranno accettare le spedizioni che venissero loro eventualmente presentate per l'inoltro agli Stati esteri d'oltremare in base alle « Tariffe e condizioni » stesse, le quali, tanto se per uso d'ufficio, quanto se in iscorta per la vendita al pubblico, saranno tosto da versarsi dalle stazioni all' « Ufficio Contabilità riassuntiva dei Prodotti » in Firenze, nei modi d'uso.

Ordine di Servizio N. 231. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Biglietti d'abbonamento.

I. — Biglietti d'abbonamento a pagamento rateale.

1. PREMESSA. — Sono state stabilite le nuove norme di cui in appresso, per il rilascio e l'uso dei biglietti d'abbonamento *a pagamento rateale.* Esse hanno lo scopo di faci-

litare agli abbonati il pagamento delle rate e di semplificare il lavoro inerente all'emissione dei biglietti.

Le nuove disposizioni sono basate su ciò che, per ogni contratto d'abbonamento a pagamento rateale, verrà emesso dagli Uffici superiori *un unico biglietto* (del nuovo modello a scontrini, allegato *A* al presente Ordine di servizio), il quale sarà reso valido, pei periodi rateali successivi al primo, direttamente dalle stazioni e dalle agenzie della Rete.

2. Formato dei biglietti e loro preparazione. — I nuovi biglietti, dei consueti colori per la distinzione delle classi, si compongono:

a) di una copertina analoga a quella in uso pei biglietti d'abbonamento ordinari a pagamento immediato, ma che non porta l'indicazione della durata dell'abbonamento;

b) di tanti scontrini quanti sono i periodi rateali richiesti; ciascuno dei quali scontrini porta le indicazioni seguenti: classe, numero del biglietto, numero d'ordine del periodo rateale e sua durata (1), prezzo della rata

Il 1° scontrino, cioè quello relativo al primo periodo rateale, viene totalmente compilato dall'Ufficio di emissione, e non richiede quindi alcuna scritturazione da parte delle stazioni; gli altri scontrini, dal 2° in avanti, sono compilati dall'Ufficio di emissione soltanto nella parte superiore, e contengono in quella inferiore uno spazio in bianco destinato alle operazioni delle stazioni, di cui nel punto seguente.

3. Operazioni delle stazioni. — La stazione che riceve dall'Ufficio di emissione il biglietto d'abbonamento per la consegna al titolare, si limita ad effettuare tale consegna, previo incasso dell'importo della prima rata indicata sul 1° scontrino.

Tutte le stazioni ed agenzie della Rete sono autorizzate a rendere validi gli abbonamenti per i periodi rateali *successivi al primo*. A tale uopo, la stazione o l'agenzia cui il biglietto viene presentato allo scadere di un periodo rateale, per ottenerne la validità pel periodo successivo, procede nel modo seguente:

(1) Lo scontrino relativo all'ultimo periodo rateale, oltre al numero d'ordine, porta l'indicazione « *Ultimo* » dopo la parola « *Rateale* ».

a) compila, nelle varie parti, il Mod. I-203 *bis* di nuova istituzione (allegato *B* al presente Ordine di Servizio) con tutte le indicazioni richieste dallo stampato, cioè: nome della stazione, importo della rata, numero d'ordine del periodo rateale (2°, 3°, 4° ecc.), classe e numero del biglietto d'abbonamento, nome dell'abbonato, data, firma del Capo stazione; *desumendo le indicazioni essenziali dal biglietto di abbonamento e precisamente dallo scontrino che si tratta di render valido; il nome dello abbonato sarà desunto dalla copertina del biglietto d'abbonamento;*

b) applica il detto modulo, mediante accurata incollatura, nella parte inferiore dello scontrino che segue immediatamente quello già utilizzato ed appone il bollo ad umido in modo che cada in parte sul Mod. I-203 *bis* ed in parte sullo scontrino; stacca dall'abbonamento lo scontrino precedente e riconsegna il biglietto al titolare, previo incasso del prezzo rateale (1).

4. GIORNI IN CUI SI EFFETTUA IL PAGAMENTO DELLE QUOTE RATEALI. — Fermo restando che al termine del periodo rateale, pel quale è stato pagato il prezzo, il biglietto non è più valido, e non può quindi essere utilizzato, avanti che sia stato pagato l'importo della nuova rata, si avverte che la richiesta, da parte dell'abbonato, del pagamento del biglietto per i periodi rateali successivi al primo, deve essere fatta, di regola, nel giorno in cui scade il periodo in corso od in quello precedente. E' però ammesso che tale richiesta sia fatta anche in uno dei giorni successivi, qualora l'abbonato non abbia avuto bisogno di viaggiare nei primi giorni del nuovo periodo; ferma in ogni caso la condizione che la decorrenza del nuovo periodo deve coincidere con la scadenza di quello precedente (Art. 3 delle condizioni particolari d'applicazione della tariffa). Conseguentemente le stazioni non dovranno mai modificare le indicazioni relative al periodo di validità, esposte sugli scontrini dagli Uffici di emissione.

Quando l'abbonato richieda di pagare la rata nell'ultimo giorno di un periodo rateale e dichiari di dover compiere un viaggio nella notte in cui scade la validità dello scontrino in corso ed incomincia quella dello scontrino successivo, la

(1) Gli scontrini utilizzati e ritirati dalle stazioni dovranno essere allegati alla parte centrale del Mod. I-203 *bis*, da inviarsi al Controllo Prodotti di Firenze, con l'elenco Mod. I-229 di cui in appresso.

stazione che completa il nuovo scontrino dovrà praticarvi, a tergo, l'annotazione seguente: « *Vale dalle ore..... del giorno.....* (giorno ed ora in cui viene praticata la vidimazione).

5. CONTROLLERIA. — Ricordato che, come si è detto al punto 2, il 1° scontrino di ogni abbonamento viene totalmente compilato dagli Uffici di emissione, e non richiede quindi alcuna scritturazione da parte delle stazioni, mentre tutti gli altri scontrini, dal 2° in avanti, devono, man mano, essere resi validi dalle stazioni mediante il Mod. I-203 *bis* attestante l'avvenuta riscossione del prezzo rateale, senza di che non hanno validità, si raccomanda agli agenti addetti alla controlleria di assicurarsi sempre — riferibilmente a questi ultimi scontrini — che *quello relativo al periodo in corso* sia completato col modulo anzidetto; in difetto del quale il biglietto è da considerarsi scaduto, ed il viaggiatore deve essere assoggettato alle penalità di cui all'art. 12 delle Condizioni particolari d'applicazione della tariffa.

Detti agenti dovranno inoltre accertare che il *numero del biglietto d'abbonamento,* citato sul Mod. I–203 *bis,* corrisponda a quello risultante nella parte superiore dello scontrino in corso di utilizzazione.

Siccome la stazione, che rende valido il biglietto per uno dei periodi rateali successivi al 1°, deve staccare e trattenere lo scontrino relativo al periodo precedente scaduto (punto 3-*b*), ne consegue che lo scontrino in corso di utilizzazione, *sul quale il personale di controlleria deve fermare la sua attenzione,* è sempre il primo di quelli contenuti o rimasti in ciascun biglietto.

Qualora, nel praticare la controlleria, si trovasse ancora unito al biglietto *uno scontrino scaduto,* che non fosse stato, per isvista, staccato dalla stazione, *e semprechè lo scontrino successivo sia stato reso valido nel modo prescritto,* il detto scontrino scaduto dovrà essere staccato ed inviato al Controllo Prodotti di Firenze, con rapporto indicante anche il nome della stazione che omise di ritirarlo.

6. DISPOSIZIONI TRANSITORIE. — Per i biglietti rateali da emettersi a partire dal 1° settembre 1909 a sfogo di *domande di abbonamento presentate anteriormente a tale data,* verrà fatto uso esclusivamente dei nuovi modelli.

Se, in relazione a tali domande, fossero già stati rilasciati, in base al sistema attuale ed anteriormente al 1° settembre, uno o più biglietti rateali, gli Uffici di emissione staccheranno dai biglietti di nuovo modello tanti scontrini quanti sono i periodi rateali già trascorsi. La stazione che riceve il nuovo biglietto per la consegna al titolare, dovrà, quando questi si presenti a ritirarlo ed a pagare la rata, completare il primo scontrino da utilizzarsi col Mod. I-203 *bis*, di cui è cenno al punto 3, e consegnare poi il biglietto all'abbonato verso ritiro di quello rilasciatogli per il periodo precedente.

7. Abbonamenti per impiegati ed agenti delle amministrazioni centrali e provinciali dello stato, ecc. (allegato N. 6-*C* alle tariffe). — Anche per questi abbonamenti, se richiesti con pagamento rateale, vengono adottati biglietti a scontrini, di tipo analogo a quello allegato al presente Ordine di Servizio, e pei medesimi sono in tutto applicabili le disposizioni che precedono.

8. Modulo I-203 *bis*. — Tutte stazioni ed agenzie della Rete verranno fornite dal Controllo Prodotti di Firenze dei fascicoli Mod. I-203 *bis*, di cui al punto 3 del presente Ordine di Servizio.

Il Modulo stesso è composto di tre tagliandi, cioè: matrice, tagliando centrale e tagliando da applicarsi sugli scontrini dei biglietti di abbonamento.

9. Modulo I-229. — Per l'invio al Controllo Prodotti dei tagliandi centrali del Mod. I-203 *bis* le stazioni faranno uso dell'elenco Mod. I-229 di nuova istituzione.

Detto elenco sarà da trasmettersi per quindicina, attenendosi alle avvertenze sul medesimo stampate.

10 Norme contabili. — I Mod. I-203 *bis* dovranno essere contabilizzati nel Prospetto XII *bis* (che all'uopo viene istituito, e che in occasione di ristampa verrà incluso nel Mod. I-213) inscrivendoli uno ad uno per numero progressivo con l'indicazione del numero di serie, come si pratica per i biglietti a fascicolo, e facendovi risultare il prodotto distintamente per classe.

Alla chiusura della contabilità, i totali delle quantità e del

prodotto del menzionato prospetto saranno da riportarsi in calce al Prospetto XII del Mod. I-213, per formare poi un totale complessivo da inscriversi nel Riepilogo generale Mod. I-212.

Dei Mod. I-203 *bis* si dovrà sempre far risultare, nell'apposita sede del Prospetto XII *bis*, la situazione del casellario.

Le matrici dei predetti Mod. I-203 *bis* dovranno essere rimesse mensilmente al Controllo Prodotti di Firenze con la contabilità viaggiatori, riunite in apposito pacco nello stesso ordine in cui i biglietti sono scritturati.

11. ABBONAMENTI PER STUDENTI. — Nulla è innovato per quanto concerne gli abbonamenti per studenti, chiesti con pagamento rateale, pei quali continueranno quindi a valere le norme ed i modelli attualmente in vigore.

II. — Biglietti di congiunzione agli itinerari degli abbonamenti speciali.

Il limite di percorso dei biglietti di congiunzione agli itinerari degli abbonamenti speciali è portato a 400 chilometri.

Tutte le disposizioni che precedono entreranno in vigore il *1 Settembre 1909*. Esse sono in relazione alle modificazioni introdotte nelle Tariffe dei biglietti d'abbonamento con la *2ª Appendice* alle Tariffe e Condizioni pei trasporti in corso di pubblicazione.

Dalla stessa data 1° settembre 1909 andranno in vigore, di conseguenza, anche tutte le disposizioni relative ai biglietti d'abbonamento a pagamento rateale contenute nel fascicolo « Norme contabili per le gestioni Viaggiatori. Bagagli e cani, e Telegrafi » pubblicate coll'Ordine di Servizio N. 160-1909.

III. — Nuovo biglietto d'abbonamento speciale Serie XX.

Il giorno 16 Agosto 1909 è stato posto in vendita il nuovo biglietto d'abbonamento speciale Serie XX valevole per le linee seguenti:

Roma-Cancello-Napoli
Napoli-Taranto
Napoli-Gragnano
Napoli-Cancello
Cancello-Torre Annunziata
Napoli-Reggio Cal. Porto
S. Eufemia-Catanzaro Marina
Sicignano-Lagonegro
Metaponto-Reggio Calabria Porto
Sibari-Cosenza-Pietrafitta

Le periodicità ed i prezzi del biglietto suddetto sono:

15 giorni — 1ª classe L. 75; 2ª L. 50; 3ª L. 30
30 giorni — 1ª classe L. 125; 2ª L. 84; 3ª L. 50
3 mesi — 1ª classe L. 320; 2ª L. 210; 3ª L. 130

Ordine di Servizio N. 232. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11 e 15

Trasporto delle derrate alimentari a carro completo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 72-1909).

L'unito grafico, che sostituisce l'allegato *C* dell'ordine di Servizio N. 72-1909, comprende gli itinerari delle derrate in relazione all'orario generale in vigore al 1° giugno 1909, ed alle successive modificazioni fino al 1° agosto 1909.

Con tale pubblicazione sono messi in maggiore evidenza — per norma delle stazioni — gli istradamenti anormali che i trasporti delle derrate debbono eccezionalmente seguire.

Vengono pure bene determinate — per norma sia delle stazioni di origine di carri derrate, che di transito — le stazioni principali di transito e quelle di diramazione incaricate di esporre sui Moduli G-167 scortanti ogni carro l'itinerario seguito dai singoli trasporti ed infine vengono raggruppati i treni straordinari facenti parte degli itinerari derrate, la di cui effettuazione, o soppressione, deve essere — dalla Divisione o Sezione che ne prende l'iniziativa — avvisata, oltre al Servizio VII, alle Divisioni o Sezioni interessate per le opportune istruzioni alle stazioni.

A maggior schiarimento del terzo capoverso del punto 7 dell'Ordine di Servizio N. 72-1909, si prescrive che le Divisioni del Movimento e Traffico, mentre debbono, ad ogni cambiamento di orario, provvedere ad emanare quelle disposizioni complementari che occorrono per guida alle stazioni nella scelta degli itinerari complementari ed affluenti minori, non compresi nell'allegato *C*, o per altre particolarità locali, debbono pure avvertire per tempo il Servizio VII degli itinerari medesimi, per norma dell'Ufficio Centrale di controlleria dei trasporti.

Naturalmente, per gli itinerari che riflettono linee di vari Compartimenti, occorre, prima della loro attuazione, il benestare del Servizio VII.

N. B. — *In alcune copie del grafico allegato, occorre rettificare che a Bari il treno 3616 si congiunge col treno 6540 anzichè col TT, ed invece i treni TT e TTS col TT, anzichè col 6540.*

Circolare N. 63. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Irregolare compilazione dei verbali di accertamento per abusi sulle spedizioni.

(Vedi Ordine di Servizio N. 160-1909)

Si è rilevato che nella compilazione dei verbali di accertamento abusi, Mod. I-486, le stazioni non sempre si attengono scrupolosamente alle disposizioni contenute nell'art. 37 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni merci ». (Edizione 1° luglio 1909).

In conseguenza di ciò, l'Amministrazione è spesso indotta ad abbandonare le penalità applicate, specialmente quando la parte interessata non fu invitata a presenziare, in contraddittorio del personale ferroviario, alla compilazione del verbale in via amministrativa o quando i testimoni firmatari del verbale stesso sono agenti della ferrovia.

Si raccomanda quindi vivamente di non omettere mai la compilazione del verbale, opportunamente circostanziato, facendo su di esso constare, quando sia sprovvisto della firma dello interessato, che questi, benchè regolarmente invitato, ebbe a rifiutare il proprio intervento, tenendo, inoltre, ben presente che, giusta l'art. 105 delle Tariffe, i testimoni devono essere persone estranee all'Amministrazione.

Dopo queste raccomandazioni si ritiene non si avranno più da rilevare trasgressioni nella compilazione dei detti verbali;

Allegato **A** *all'Ordine di Servizio N. 231-1909.*

Modello della copertina *(recto).*

FERROVIE DELLO STATO

BIGLIETTO DI ABBONAMENTO ORDINARIO

a pagamento rateale

Classe N.

Signor

Rilasciato dal

il 19

Firma dell'abbonato (o degli abbonati)

Modello del 1° scontrino.

FERROVIE DELLO STATO

BIGLIETTO DI ABBONAMENTO ORDINARIO
a pagamento rateale

Classe N.

I.° Periodo rateale

dal

alle ore 24 del

Prezzo pagato per il periodo suddetto L.
compreso L. 6 per diritto fisso e deposito cauzionale.

N. B. — I biglietti valevoli per due persone della stessa Ditta portano, tanto sulla
con bollo ad umido dagli Uffici di emissione.

Modello degli scontrini dal 2° in avanti.

FERROVIE DELLO STATO

BIGLIETTO DI ABBONAMENTO ORDINARIO
a pagamento rateale

Classe ... N. ...

(1) **Periodo rateale.**

dal ...

alle ore 24 del ...

Prezzo da pagarsi per il periodo suddetto L. ...
compreso il diritto fisso di una lira.

(1) Qui è indicato a stampa il numero d'ordine del periodo rateale (2°, 3°, 4°, ecc).

ina quanto sugli scontrini, l'indicazione " **Due persone della stessa Ditta** ", appostav

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 231-1909.*

Mod. I-203 bis.

(Tagliando da applicarsi sugli scontrini dei biglietti d'abbonamento).

Mod. I-203 bis

Stazione di

Serie N.

Riscossa la somma di L. ——— *importo del* *periodo rateale del Biglietto d'abbonamento di* *Classe N.* *intestato al Sig.*

Lì *190*

Il Capo Stazione

N.B. — Questo modulo, stampato su carta color celeste a fondo operato, è composto di tre tagliandi, cioè: matrice, tagliando centrale da inviarsi al Controllo Prodotti, e tagliando da applicarsi sugli scontrini dei biglietti d'abbonamento. Questi due ultimi tagliandi sono timbrati a secco, con un'impronta unica che cade fra i due tagliandi.

tuttavia si previene che, verificandosi uno dei casi suindicati, ed anche nel caso di omessa compilazione del verbale, non sarà corrisposto alcun premio all'agente scopritore dell'abuso, e ciò senza pregiudizio delle misure disciplinari che si rendessero necessarie per far cessare del tutto siffatte irregolarità.

Coll'occasione si rammenta che il tagliando *A*) del verbale Mod. I-486 deve essere trasmesso al competente Controllo Prodotti, come corrispondenza, e che il tagliando *B*) è da allegarsi al documento di trasporto che segue la spedizione fino a destinazione.

Circolare N. 64. (Servizio VII)

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Registrazione veicoli in arrivo e partenza sui Mod. G-218 ^{a}, G-218 ^{b}, e G.-226.

Allo scopo di regolare in modo uniforme le scritturazioni dei veicoli da parte delle stazioni, si è provveduto da tempo alla stampa dei registri Mod. G-218^{a} , G-218^{b} e G-226 per l'uso dei quali si dovranno osservare le seguenti disposizioni:

Le stazioni di maggiore importanza pel movimento veicoli, e cioè quelle indicate nel prospetto che segue, dovranno adoperare il Mod. G-218^{a} per registrarvi tutti i veicoli in arrivo e quello G-218^{b} per registrarvi i veicoli in partenza.

Le altre stazioni invece dovranno usare il Mod. G-226 nel quale, nelle apposite colonne, registreranno l'arrivo e la partenza di tutti i veicoli.

Tanto nei Mod. G-218^{a} e G-218^{b} , quanto in quello G-226 devono essere registrati tanto i veicoli in servizio locale quanto quelli in transito.

S'intende però che pel movimento dei carri in servizio locale dovrà essere tenuto il registro Mod. G-233 di cui la Circolare N. 15-1907 del Servizio VII.

Stazioni di maggiore importanza pel movimento veicoli che debbono adoperare i registri mod. G-218a e G-218b.

Acqui - Ala - Alessandria - Ancona - Arezzo - Arona - Asciano - Asti - Attigliano - Avellino - Avezzano.

Bagni della Porretta - Bari - Battipaglia - Benevento - Bergamo - Bologna - Brescia - Brindisi - Bussoleno.

Campiglia Maritt. - Cancello - Casale Monferr. - Casarsa - Caserta - Castellammare Ad. - Catania - Catanzaro Marina - Ceprano - Chiasso - Chiusi - Chivasso - Civitavecchia - Codogno - Codola - Colico - Colle Salvetti - Cotrone - Cremona.

Domodossola.

Empoli.

Fabriano - Ferrara - Firenze C. M. - Firenze P. P. - Firenze S. M. N. - Foggia - Foligno.

Gallarate - Genova P. B. scalo - Grosseto.

Lecco - Legnago - Livorno Maritt. - Livorno S. Marco - Luino.

Mantova - Mercato S. Sever. - Messina Centrale - Mestre - Metaponto - Milano C. - Milano P. G. - Milano P. R. - Milano P. S. - Milano P. T. - Modena - Monselice - Monza - Mortara.

Napoli scalo Inf. - Napoli scalo Sup. - Nizza (Monferrato - Nocera dei Pagani - Novara - Novi S. Bovo.

Orte.

Padova - Palermo - Parma - Pavia - Piacenza - Piadena - Pisa C. - Pisa P. N. - Pistoia - Pontebba - Portogruaro - Portonaccio - Portovecchio di Piomb. - Potenza di Basilicata.

Reggio Calab. Centr. - Reggio Emilia - Rimini - Roccasecca - Rogoredo Roma S. Paolo - Roma scalo P. V. - Roma Trastevere - Ronco - Rovato - Rovigo.

S. Benigno - S. Eufemia Bifore. - S. Giuseppe di Cairo - S. Limbania - S. Stefano di Magra - Salerno - Sampierdarena - Sarzana - Savona Letimbro - Segni - Seregno - Sibari - Spezia - Sulmona.

Taranto - Terni - Torino Dora - Torino P. N. - Torino P. S. - Torino Smistamento - Torre Annunziata C. - Torre Annunziata Porto - Tortona - Treviglio - Treviso.

Udine - Usmate.

Velletri - Venezia S. L. - Venezia Mar. - Venezia S. B. - Ventimiglia - Vercelli - Verona P. V. - Viareggio - Vicenza - Voghera.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Anno II - N. 34.

26 Agosto 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, Agosto 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-corrige

Ordine di Servizio N. 216-1909 (Boll. N. 31) Nel prospetto dei « *Prezzi applicabili in servizio cumulativo colle Poste Svizzere* » allegato a tale ordine di servizio, alla intestazione

invece di: Tassa *su* valore, leggasi Tassa *sul* valore.
» Fino a *200* lire » Fino a *500* lire.
» fiino a 5 Kg. » fino a 5 **Kg.**

alla colonna 6ª in corrispondenza della stazione Pallanza Fondo Toce, invece di *0,037* leggasi *0,087*

alla colonna 10ª, in corrispondenza della stazione Meina, invece di *7,70* leggasi *0,70.*

e nella nota (1) invece di *spezizione* leggasi *spedizione.*

Ordine di Servizio N. 233. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Aggiunta del percorso Mestre-Bassano (ferrovia della Valsugana) agli itinerari di alcuni biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio n. 226-1909).

L'attuazione del suddetto provvedimento, che doveva avere effetto dal 20 agosto 1909, è stata — in seguito a richiesta della ferrovia della Valsugana — differita al 1° ottobre 1909.

Ordine di Servizio N. 234. (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Ammissione al servizio cumulativo della stazione di Porotto della ferrovia Suzzara-Ferrara.

(Vedi Ordine di Servizio N. 155-1909)

La fermata di Porotto della ferrovia Suzzara-Ferrara testè convertita in stazione, viene ammessa e datare dal 29 agosto 1909 al servizio cumulativo per tutti i trasporti di merci a G. V., P. V. A. e P. V. ordinaria, veicoli, bestiame, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, sotto l'osservanza delle condizioni che regolano il servizio cumulativo colla ferrovia stessa.

Le distanze della detta stazione dai rispettivi transiti di Ferrara, Poggio Rusco e Suzzara, sono le seguenti:

da Ferrara	km.	6
da Poggio Rusco	»	43
da Suzzara	»	77

Il nome della stazione di Porotto dovrà essere aggiunto, con le relative indicazioni, nell'elenco a pag. 25 del « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » — edizione 16 aprile 1909.

Ordine di Servizio N. 235. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9 e 11

Trasporti di uve e mosti durante il periodo della vendemmia.

Per meglio assicurare la regolarità nei trasporti di uve e mosti, durante il periodo della vendemmia, si dànno le seguenti speciali disposizioni:

PROLUNGAMENTO D'ORARIO PER ACCETTAZIONE E CONSEGNA DEI TRASPORTI.

1. L'accettazione e la consegna dei recipienti pieni d'uva o di mosto o vuoti potranno farsi anche fuori del termine stabilito dall'orario in vigore.

A tal uopo l'orario degli uffici merci e quello di apertura e chiusura dei cancelli saranno opportunamente anticipati e protratti oltre i limiti ordinari, conciliando le esigenze del commercio con quelle del servizio.

In relazione a quanto è detto all'art. 7 delle Tariffe e Condizioni, pel carico e scarico delle uve e dei mosti, resteranno sospese le limitazioni di lavoro nelle domeniche e negli altri giorni festivi, in quelle stazioni e per quei periodi di tempo che verranno di volta in volta preavvisati.

CONDIZIONI PER L'ACCETTAZIONE DEI RECIPIENTI
INDIRIZZI. MARCHE.

2. I recipienti di qualunque genere destinati al trasporto delle uve e del mosto non potranno essere accettati se non in buona condizione e muniti di marche, numeri ed indirizzi, a tenore dell'art. 95 delle Tariffe, terz'ultimo capoverso.

Le marche dovranno essere composte di almeno due lettere dell'alfabeto e di un numero progressivo, in caratteri bene appariscenti, scolpiti sulle pareti o nei fondi dei recipienti ovvero impressi in modo che non possano scomparire per spandimento di recipienti o per l'azione della pioggia od altra influenza atmosferica. Le marche vecchie dovranno a cura dei mittenti essere raschiate completamente, anzichè annullate con un tratto di pennello.

L'indirizzo dovrà essere solidamente applicato con colla o con chiodi sui recipienti di legno od attaccato a tavolette di legno o a pezzi di cuoio assicurati con robusta funicella ai recipienti di altro genere.

Le marche ed i numeri dovranno essere riprodotti con tutta precisione sui documenti di trasporto (richieste di spedizione, fogli di scorta, ecc.), sui quali dovrà essere altresì indicata la vera qualità dei recipienti, cioè se botti, barili, tinozze, tini, bigonce, ceste, cestoni, ecc. esclusa quindi ogni indicazione generica.

Si dovranno sempre applicare ai colli le prescritte etichette, avendo cura di togliere quelle che abbiano servito in precedenti viaggi.

I recipienti vuoti non potranno accettarsi se non saranno spediti in porto affrancato.

DICHIARAZIONE DI GARANZIA PER CARICO ANORMALE.

3. Le botti ed i barili contenenti mosto non dovranno essere tappati al cocchiume, ma dovranno essere muniti di un cannello sporgente, onde dare sfogo ai gaz derivanti dalle fermentazione.

Per questi trasporti i mittenti dovranno rilasciare a se-

conda dei casi le prescritte dichiarazioni di garanzia, così formulate:

« *Il sottoscritto esonera l'Amministrazione ferroviaria da ogni responsabilità per mancanza o spandimento del contenuto dei fusti, in causa di spostamento dei medesimi viaggianti a tappo aperto* », ovvero « *per ogni danno, in caso di spostamento o di urti al contenuto e ai recipienti caricati anormalmente per sua volontà, obbligandosi anche a rispondere del proprio per i danni che per la stessa causa può subire il carro* » ovvero ancora « *per mancanza o spandimento di liquido e per il danno ai recipienti vuoti in seguito a spostamento o capovolgimento dei medesimi viaggianti a tappo aperto e non caricati normalmente per volontà sua, obbligandosi anche a rispondere in proprio pel danno che potesse subire il carro* ».

PRECEDENZA D'INOLTRO E RICAPITO LETTERE DI AVVISO.

4. L'inoltro dei trasporti di uva, di mosto e di recipienti vuoti diretti a prendere carico nelle località di produzione vendemmiale e la loro messa a disposizione dei destinatari, deve avere la precedenza sugli altri di pari categoria.

Il ricapito delle lettere di avviso riguardanti le merci precitate deve essere fatto anche più volte al giorno e sempre colla maggior sollecitudine; avvertendo che non si ammetteranno ritardi per attendere che il carro sia collocato in posizione di scarico o che la merce sia scaricata nei magazzini.

TENUTA IN EVIDENZA DEL MOVIMENTO CARRI UVA E MOSTO.

5. Per tutta la durata della vendemmia, tutte le stazioni dovranno tener costantemente in evidenza l'esatto movimento dei carri d'uva e mosto, in partenza, in arrivo ed in transito, ed accertarsi, in fine di ogni giornata, che nessun trasporto vi si trovi in ritardo.

CARRI IN RITARDO.

6. Le stazioni presso le quali si trovassero eventalmente fermi carri carichi di uva, mosto e recipienti vuoti, già in ritardo o prossimi a scadenza di resa, devono sollecitarne

l'inoltro coi treni che più si prestino a far riacquistare il tempo perduto.

7. Le stazioni che risentono più direttamente gli effetti del maggior traffico della vendemmia dovranno aver cura specialissima che lo svolgimento del servizio di carico, scarico, di manovre per composizione e scomposizione treni avvenga ogni giorno regolarmente, per evitare ingombri; e qualora malgrado ciò prevedessero l'eventuale pericolo di ingombro, per qualsiasi ragione, ne dovranno informare immediatamente il proprio Sopraintendente o Ispettore di Riparto.

DOMANDA E FORNITURA DEI CARRI.

8. Le domande di materiale dovranno essere limitate al quantitativo occorrente per il carico di un giorno; a questo riguardo si rammenta che non dovranno accettarsi, per uno stesso giorno, richieste dagli speditori per una quantità di carri superiore alla potenzialità dei binari di carico.

Le stazioni, nella distribuzione dei carri, allo scopo di evitare illeciti accaparramenti, dovranno aver riguardo, oltreche all'ordine di precedenza nelle domande, anche alla precedenza nella consegna della merce, ripartendo il numero dei carri disponibili in proporzione della merce presentata.

Per le spedizioni di uva e mosto le stazioni sono autorizzate a servirsi anche dei carri già indicati come disponibili, avvisandone però con telegramma il Circolo di ripartizione.

Pei trasporti delle uve e dei mosti non si dovrà richiedere caparra per la domanda dei carri, eccezione fatta pei serbatoi.

DOMANDA ED USO DI CARRI SERBATOI DA VINO.

9. Per i trasporti vendemmiali in vagoni serbatoi di proprietà dell'Amministrazione Ferroviaria dello Stato o di privati, si richiamano le stazioni all'osservanza delle disposizioni rispettivamente contenute nell'allegato N. 14 delle Tariffe e condizioni e nel Regolamento pei carri privati pubblicato coll'Ordine di Servizio N. 83-1908.

Indipendentemente dalla insrizione sul mod. 224 nei modi

d'uso, per la domanda di ogni carro serbatoio di proprietà dello Stato, le stazioni dovranno emettere il mod. G. - 165 e ritirare dal richiedente un deposito di lire *dieci*.

Il tagliando A del mod. predetto vorrà tosto spedito al Circolo di ripartizione da cui dipende la stazione; il tagliando B sarà rimesso a chi domanda il carro, quale ricevuta del detto deposito.

Su entrambi i mod. G. - 224 e G. - 165 deve risultare se e per quale ulteriore periodo di tempo il richiedente intende che la sua domanda debba continuare a valere, nel caso non fosse possibile fornire il serbatoio richiesto alla data stabilita.

Non dovranno accertasi da uno stesso richiedente domande superiori a due serbatoi da caricarsi in uno stesso giorno e nella stessa stazione, nè domande preventive per accaparramento di serbatoi da fornirsi in modo costante in determinate stazioni durante il tempo della vendemmia.

I circoli di ripartizione della delegazione circolazione veicoli di Milano rivolgeranno le richieste di carri serbatoi alla delegazione stessa; quelli della delegazione di Napoli (eccezione fatta per la Divisione di Palermo) alla sezione di movimento e traffico di Foggia incaricata di ripartirli.

La ripartizione dei carri serbatoi sulla divisione movimento e traffico di Palermo è lasciata a quel Circolo di ripartizione.

Le domande di carri serbatoi saranno soddisfatte secondo l'ordine cronologico delle date stabilite pel carico; a parità di data secondo l'ordine di presantazione delle domande; a parità di questa seconda condizione si darà preferenza alle spedizioni a percorsi più lunghi.

Il carico completo del serbatoio deve essere compiuto a spese del mittante e fatto in modo continuo e contemporaneo per tutte le bocche di carico; usando di tutti i mezzi adatti per sollecitarlo.

Le oporazioni di carico dovranno essere compiute in un periodo di tempo non superiore a ore 12.

Questo periodo decorrerà:

per i serbatoi di proprietà dello Stato, dal momento in cui il carro sarà posto a disposizione del mittente nel punto di carico;

per i serbatoi di propietà di privati:

a) nelle stazioni di deposito dei serbatoi, dal momento in cui il carro sarà posto nel punto di carico a disposizione della ditta speditrice;

b) nelle altre stazioni, dal momento dello svincolo del serbatoio da parte della ditta interessata.

Qualora il carico non sia ultimato entro il termine stabilito dall'articolo precedente, come pure quando, dopo ultimato il carico, i serbatoi sostassero per motivi attribuibili alle ditte speditrici, sarà applicata:

a) una penalità di L. 5. per serbatoio e per ogni ora di ritardo quando si tratti di carri serbatoi di proprietà dell' Amministrazione;

b) una penalità di L. 2,50 per serbatoio e per ogni ora di ritardo, quando si tratti di carri privati.

Nel computo dei ritardi dovranno trascurarsi quelli non eccedenti i 30 minuti, quelli invece che li oltrepassassero saranno calcolati per un'ora. Nel termine utile per il carico non dovranno computarsi le ore dalle 19 alle 6,30 e dovrà accordarsi la dilazione di un'ora a coloro che, per effetto dell'orario della stazione avranno dovuto interrompere il carico alla sera per riprenderlo alla mattina successiva.

Nel caso di spedizioni di uve pigiate, a prevenire la dispersione della merce per effetto dell'aumento di volume prodotto dalla fermentazione, *il riempimento dei serbatoi dovrà essere limitato ai 5/6 della loro capacità*

FORMAZIONE CARRI MISTI A P. V. OD A G. V.

10. Per le spedizioni non effettuate a carro completo, le stazioni dovranno formare carri misti a P. V, od a G. V., procurando di caricare i vagoni con spedizioni dirette ad una sola destinazione per evitare trasbordi lungo il viaggio, e di scegliere itinerari diretti, in modo che il carro possa raggiungere la propria destinazione senza dar luogo a soste nei punti di transito per cambio di foglio d'accompagnamento.

E' assolutamente vietato di caricare colli d'uva spediti a G. V., sopra vagoni contenenti partite a P. V., anche se diretti ad una stessa stazione.

Utilizzazione carri chiusi refrigeranti.

11. Durante il periodo della campagna vinicola è assolutamente vietata l'utilizzazione dei carri chiusi per derrate alimentari, se non per merci richiedenti il loro uso. Però i recipienti vuoti e le merci da carro coperto (escluse quelle che possono insudiciare o che tramandano cattivi odori) destinati a stazioni poste nelle zone vinicole delle Puglie dovranno preferibilmente caricarsi in questi carri.

Qualora per il volume dei recipienti vuoti non riuscisse possibile il carico di una spedizione in un solo carro chiuso, se ne dovranno impiegare due, anche se utilizzati incompletamente, anzichè ricorrere all'impiego di carri scoperti. Per questi due vagoni dovranno compilarsi due distinte lettere di porto e due fogli di scorta; ma agli effetti della tassazione debbono considerarsi come facenti parte di una stessa spedizione, e ciò allo scopo di permettere agli speditori di fruire dei prezzi della serie F della tariffa speciale n. 111 P. V.

Per norma delle stazioni e degli Uffici di controllo, si dovrà praticare la seguente annotazione sulla lettera di porto del secondo carro: *Parte e complemento della spedizione n. . . . . del . . . . . caricata nel carro* (serie e numero).

Sulla lettera di porto del primo carro si dovrà pure accennare alla parte di spedizione caricata nel secondo.

Allo scopo poi d'impedire possibili abusi, le stazioni di partenza dovranno curare sempre che la domanda del carro da parte degli speditori sia in relazione al quantitativo ed al peso dei fusti da caricarsi.

Uso dei carri aperti con copertoni.

12. Per uso dei carri scoperti con copertoni si dovrà sempre esigere la dichiarazione di garanzia da rilasciarsi dal mittente con annotazione sulla lettera di porto, così concepita:

Il sottoscritto esonera l'amministrazione ferroviaria da ogni responsabilità pei danni che possono derivare alla merce in conseguenza del modo con cui viene trasportata.

TRASPORTO DI UVA FRESCA IN PORTO ASSEGNATO.

13. In via eccezionale e per la sola durata della prossima vendemmia, le Tariffe speciali n. 50 e Temporanea a P. V. A., nonchè le eccezionali n. 901 e 905, potranno essere applicate anche in porto assegnato ai trasporti di uva fresca eseguiti in servizio interno o cumulativo italiano.

Da tale concessione restano quindi esclusi i trasporti a G. V. e quelli a P. V. ordinaria e gli altri che, direttamente o con carteggio da ferrovia a ferrovia, risultassero destinati all'estero, eccezione fatta però di quelli eseguiti in base a speciale concessione.

TRASPORTO DI UVE IN CESTE A G. V. A VAGONE COMPLETO.

14. Per facilitare i trasporti a G. V. dell'uva fresca in ceste ricolme e coperte con tela o con fronde, facendo nel contempo loro fruire delle Tariffe speciali in vigore per le derrate alimentari, si concede che i mittenti, valendosi di cavalletti di legno, panche ed altri attrezzi, dispongano le ceste a più piani nei vagoni.

Fermo restando che le tariffe speciali saranno appllicate alle spedizioni di cui si tratta, solamente quando siano domandate, la tassa dovrà computarsi sul peso complessivo dell'uva e degli attrezzi, in base alle Tariffe generali o speciali vigenti per l'uva fresca.

A loro volta i destinatari, all'arrivo dell'uva, dovranno ritirare gli attrezzi ed effettuarne immediatamente la rispedizione, previa presentazione degli occorrenti documenti a G. V.; e le stazioni iscriveranno su questi l'annotazione: *« attrezzi di ritorno della spedizione uva N. . . . . del . . . da . . . »*.

Qnando le spedizioni di uva in ceste eseguite a G. V. a vagone completo con l'applicazione della Tariffa speciale siano state caricate a piani sovrapposti, si dovrà pretendere una dichiarazione di garanzia così concepita: *Per i danni d' ogni*

sorta derivabili alla merce da scomposizione del carico, essendo le ceste disposte in modo anormale ».

Sui fogli di carico e sui fogli di scorta si dovrà sempre riportare in modo chiaro e preciso la qualità e quantità degli attrezzi di carico di cui sopra, nonchè dei copertoni, tele e tende e degli altri oggetti di proprietà dei mittenti, destinati a coprire e ad assicurare i recipienti, attrezzi ed oggetti che i mittenti dovranno indicare specificatamente sulle lettere di porto e che verranno ritornati alle stazioni mittenti gratuitamente, in base al disposto dell'art. 115 delle Tariffe.

TRASPORTO DI UVA IN CESTE A VAGONE COMPLETO A P. V. A. E P. V.

15. Le facilitazioni, di cui all'articolo precedente, per l'uso di cavalletti di legno, di panche, ecc. e per il ritorno gratuito di tali attrezzi s'intende che debbono essere estese ai trasporti a P. V. A. ed a P. V.

CARICO E SCARICO DEI TRASPORTI
A TARIFFA SPECIALE N. 103 P. V. SERIE *B*.

16. Le operazioni di carico e scarico dell'uva fresca o pigiata con mosto, spedita in tini, bigoncie, navasse o in botti scoperchiate, sotto il regime della Tariffa speciale N. 103. P. V. Serie *B*, sono lasciate alle parti, verso deduzione della quota di diritto fisso di L. 0,515 per tonnellata ed operazione. Ciò in analogia a quanto è stabilito per l'uva fresca in ceste o casse.

Qualora, in questi casi, pel carico e per lo scarico si dovesse far uso della gru, perchè ritenuto necessario a giudizio dell'Amministrazione o perchè richiesto dalle parti, si applicheranno le tasse stabilite dall'art. 118 delle Tariffe, ferme restando le disposizioni dell'art. 100 delle Tariffe stesse.

SOPRATASSA SPECIALE PER SOSTA CARRI CARICHI DI UVA

17. Dal 1° settembre al 31 ottobre p. v. le spedizioni di uva a vagone completo in arrivo alle stazioni delle Ferrovie dello Stato, che dai destinatari non vengono svincolate e riti-

rate entro il termine prescritto dalle vigenti Tariffe, sono soggette al pagamento del diritto di deposito o di sosta nella misura:

di L. 0,10 per ogni quintale di uva (col minimo di L. 6 per vagone) per le prime 24 ore;

di L. 0,20 per quintale (col minimo di L. 12 per vagone) per ogni giorno indivisibile successivo.

Le stesse tasse sono dovute sul carico totale dei vagoni quando questa operazione non sia stata compiuta entro i termini prescritti dalle Tariffe. Oltre al termine stabilito per il carico dell'uva e del mosto, eseguito dalle parti, *potrà essere usata una tolleranza di un'ora*, salvi casi di comprovata necessità che potessero, a giudizio delle Divisioni di Movimento e Traffico, giustificare una tolleranza maggiore.

Alle spedizioni di uva di cui sopra, soggette alle tasse di sosta speciale, non sono applicabili le disposizioni del comma o) *dell'art 117 delle Tariffe, eventualmente in vigore*

MODIFICAZIONI AL CONTRATTO DI TRASPORTO.

18. Si raccomanda di osservare scrupolosamente le disposizioni che riguardano i cambiamenti al contratto di trasporto, per evitare ritardi nell'esecuzione delle disposizioni stesse. Sovratutto si deve curare la compilazione del telegramma di avviso perchè riesca chiaro e preciso e contenga tutto quanto occorre per rintracciare subito il trasporto e dare con sollecitudine la conferma senza bisogno di schiarimenti, non omettendo mai di indicarvi il modo di trasporto, se cioè, a grande velocità a piccola velocità accelerata od a piccola velocità. Il detto telegramma deve essere diretto sempre al *Capo Stazione* e non agli uffici: celeri, scalo o transito. Si avverte che non è ammesso il cambiamento di velocità dalla P. V. alla P. V. A. (art. 109 comma *d)* delle Tariffe.

La conferma al telegramma-avviso deve essere data appena la stazione si è accertata di poter dar corso alla modificazione; e questa conferma deve ripetere il tenore dell'avviso ricevuto, domandando il benestare in via telegrafica.

Tali telegrammi devono essere dichiarati *urgenti* ed avere la precedenza sugli altri del servizio merci.

Al giungere del benestare telegrafico, o del piego-disposizioni in antecedenza, l'ordine deve avere immediatamente effetto.

Il piego disposizioni deve inoltrarsi col primo treno utile dopo ricevuta la conferma, perchè possa giungere a destinazione con la maggior sollecitudine.

ANORMALITÀ NEI TRASPORTI.

19. Qualora in arrivo sorgano contestazioni per avaria dipendente da ritardo o da altra causa, le stazioni destinatarie dovranno computare i termini di resa esattamente per stabilire se siavi il ritardo allegato; e quindi, siavi o no ritardo, dovranno sempre compilare il verbale di accertamento con intervento dei periti abili dai quali, in seguito ad apposita interpellanza, si dovrà fare stabilire, ove non esista sulla lettera di porto dichiarazione di garanzia, se l'uva presenti segni di malattia (peronospora), di troppa maturanza, di bagnamento precedente al carico o di appassimento per essere stata vendemmiata troppo tempo prima della spedizione. Il perito od i periti saranno anche chiamati a stabilire la data in cui l'avarìa ebbe inizio e la susseguente sua progressività; la influenza che le circostanze e cause suaccennate possono avere avuto sull'avarìa e se il ritardo, dato che sussista, senza il concorso di quelle cause, avrebbe da solo potuto determinare l'avarìa constatata, e, in un caso o nell'altro, in quale misura.

Si rammenta che il verbale non può essere impegnativo, ma che ha soltanto lo scopo di constatare i fatti, non quindi quello di liquidare indennità, il che è riservato agli uffici superiori. Le stazioni perciò debbono astenersi dal fare apprezzamenti sulla minore o maggiore attendibilità delle pretese delle parti, e dall' assumere impegni circa l' ammontare e la liquidazione della indennità.

Qualora a destinazione si constatino avarie alle uve, span-

dimento di liquido per spostamento dal carico (sieno casse, ceste o fusti), si dovrà far tenere presente ai periti che lo spostamento avvenne per il naturale scuotimento del carro, per le pendenze della linea, per le inevitabili scosse ed urti cui vanno soggetti i carri nelle molteplici manovre; fatti tutti inevitabili e inerenti al modo di trasporto e dei quali la ferrovia non può, nè deve rispondere.

Soltanto degli urti straordinari e colposi può essere chiamata a rispondere la ferrovia. Quindi, qualora dalle parti si vogliano attribuire le avarie a urti, si dovrà fare specificare e constatare dal perito se esistono dati speciali di fatto e tali da dimostrare che gli urti stessi o le scosse escano da quelli ordinari e inevitabili, poichè non basta asserire, ma in materia di colpa, occorre provarla in modo diretto e specifico.

TRASBORDI DI MERCI PER GUASTI AI VEICOLI.

20. I carri uva e mosto, che eventualmente dovessero essere trattenuti in qualche stazione per guasti, trasbordi, ecc. saranno fatti proseguire con tutta la maggiore sollecitudine, a preferenza di quelli in corso normale.

Per accelerare l'inoltro di detti carri, come per sollecitarne la riparazione o il trasbordo, o per avvisare le stazioni interessate perchè provvedano il pronto inoltro, si farà uso del telegrafo.

Nel caso di guasto ai veicoli che non possano essere riparati subito sul luogo, sarà effettuato immediatamente il trasbordo, osservando le disposizioni in vigore per quanto concerne gli accertamenti da praticarsi, ed operando con la massima cura onde evitare avarie alle merci.

Dal verbale da compilarsi dovrà risultare esattamente la condizione del carico prima che si proceda al trasbordo; dovrà poi provvedersi ad una verifica della merce con intervento di un perito, e far risultare altresì il peso sia del carico che del vagone in cui il trasbordo fu eseguito Se la stazione che effettua il trasbordo non è in grado di fare la pesatura, questa dovrà farsi alla stazione destinataria, cui devesi trasmettere il

verbale dell'eseguito trasbordo, con annotazione specifica sul verbale medesimo.

CONDIZIONI DEI TRASPORTI RISPETTO ALLE LEGGI ANTIFILOSSERICHE.

21. I trasporti delle uve devono essere fatti sotto l'osservanza delle prescrizioni emanate rispettivamente da ciascun Governo, nel cui territorio i trasporti stessi sono diretti o debbono transitare.

L'inoltro di tali trasposti ha sempre luogo a rischio e pericolo dei mittenti, ai quali incombe l'obbligo d'informarsi esattamente delle norme e formalità volute prima di consegnare le spedizioni (art. 8 delle Tariffe).

Tuttavia le stazioni procureranno di facilitare agli speditori un tale cômpito, senza peraltro assumersi alcuna responsabilità, valendosi all'uopo delle prescrizioni emanate dai diversi Governi contro la diffusione della filossera

Per i trasporti in servizio interno le stazioni terranno presente l'Elenco dei Comuni infetti da filossera o sospetti di esserlo e degli stabilimenti orticoli, aiuole, giardini, ecc. sottoposti a visita.

PULIZIA DEI CARRI E DEI RECIPIENTI DIRETTI ALL'ESTERO.

22. Circa la pulizia dei carri, si raccomanda di curare l'assoluta nettezza, sia esterna che interna, non solo di tutti i carri ma anche dei recipienti e specialmente dei fusti, in modo che niuna particella di foglie, di terra o di altre sostanze imbrattanti rimanga aderente ai recipienti e alle pareti dei carri, perchè, in caso diverso, le Dogane di confine rifiutano i carri, giusta le disposizioni relative ai provvedimenti contro la filossera.

Le stazioni poi dovranno assicurarsi sempre che la tara indicata sui longaroni dei carri diretti all'estero corrisponda

al peso reale ed attenersi scrupolosamente alle disposizioni impartite coll'Ordine di Servizio N. 187-1909.

CARICO A VAGONE COMPLETO DIRETTO ALL'ESTERO.

23. Per assicurare alle spedizioni di uva dirette all'estero l'inoltro dalle stazioni di confine, designate per lo sdoganamento, coi treni coincidenti con quelli di arrivo, necessita che il carico delle casse e delle ceste sia fatto in modo da lasciare nel mezzo del carro, in senso longitudinale, uno spazio libero, onde la dogana possa eseguire subito e senza ostacoli la visita della merce. Altrimenti per visitare i colli situati nelle testate del carro, occorrendo lo scarico di quelli situati nel centro, le spedizioni dovrebbero sostare lungamente prima di essere sdoganate ed inoltrate a destinazione.

Di questa prescrizione dovrà darsi avviso ai mittenti dei trasporti.

TRASPORTI DI VINI PER LA GERMANIA E PER LA FRANCIA.

24. I nostri vini, per essere ammessi in Germania al dazio ridotto a 15 marchi, debbono essere scortati per ogni singolo fusto da un certificato di analisi rilasciato da uno degli uffici enologici governativi a ciò autorizzato.

Tale disposizione rende praticamente inattuabili le spedizioni in piccoli fusti per la Germania; epperò, a facilitare, per quanto è possibile il commercio, occorre che i serbatoi da vino siano a preferenza usati per i trasporti in Germania, utilizzando gli altri mezzi pei trasporti all'interno e per altre destinazioni estere.

Per effetto dell'articolo 2 della Legge francese 1° febbraio 1899, sono esclusi dall'importazione, dall'ammissione nei depositi, dal transito e dalla circolazione tutti i vini esteri che non portano sul recipiente una marca indelebile indicante il luogo di origine.

ISTRADAMENTI ANORMALI.

25. Ferme restando, anche per quanto riguarda trasporti di uva e mosto, le norme generali dell'istradamento per la via più breve, si stabiliscono pei medesimi le seguenti eccezioni:

I trasporti provenienti da Parma e da stazioni al sud di Parma e destinati a stazioni dello stradale Seregno-Chiasso ed al nord dello stesso, devono essere istradati per la via Parma-Brescia–Bergamo–Seregno–Chiasso.

I trasporti provenienti dalle stazioni di Calamandrana, Canelli, S. Stefano B., Costigliole d'Asti, Castagnole Lanze e Neive e diretti a Torino ed oltre seguiranno la via di Bra, anzichè quella di Asti. Quelli provenienti da Asti loco e transito e diretti a Cavallermaggiore ed oltre verso Cuneo seguiranno la via di Trofarello–Carmagnola, anzichè quella di Castagnole–Bra

Quelli provenienti dalle stazioni di Alba e precedenti verso Bra, di Neive, di Castagnole Lanze, di Costigliole d'Asti diretti a Mortara ed oltre verso Milano e Novara ed oltre Casale verso Vercelli, seguiranno la via di Alessandria, in luogo di quella di Castagnole–Asti–Casale.

Quelli provenienti da Casteggio e da S. Giuletta e diretti a Pavia ed oltre dovranno seguire la via di Voghera, anzichè quella di Broni–Bressana B.

Quelli provenienti da stazioni della linea di Bra Cantalupo e Strevi Cantalupo e diretti alle stazioni della linea Novi–Sampierdarena ed oltre dovranno indistintamente seguire la via di Alessandria.

Qualora, per qualsiasi ragione, una stazione di transito venisse a trovarsi in difficili condizioni di esercizio e tali da rallentare il viaggio dei trasporti che vi fanno capo, le Divisioni e le Sezioni di Movimento dovranno, senza indugio, preoccuparsi dell'inoltro delle merci per altra via, anche se più lunga della normale.

SPEDIZIONI PER E DAGLI SCALI DI MILANO.

26. I trasporti a P. V. Acc. ed a P. V. ordinaria di uva fresca e pigiata e di mosto a vagone completo da e per Milano devono essere in partenza o in destinazione esclusivamente della stazione di Milano Porta Romana.

La stazione di Milano Porta Ticinese è ammessa a ricevere trasporti di uve fresche, uve pigiate e mosti, limitatamente alle provenienze dalle linee o tronchi di linea seguenti:

Modane–Torino, Bussoleno-Susa, Torino-Alessandria–Frugarolo, Trofarello–Chieri, Torino–Novara, Chivasso-Ivrea–Aosta, Novara–Varallo, Novara-Domodossola, Alessandria-Novara, Valenza-Vercelli, Valenza-Vercelli–Garlasco, Torreberetti-Mede, Mortara-Vigevano-Milano P. T., Alessandria Spinetta, Torino-Pinerolo-Torre–Pellice, Bricherasio-Brage, Airasca–Cavallermaggiore, Moretta-Saluzzo, Torino-Fossano-Cuneo, Savigliano-Saluzzo, Bra-Carmagnola, Bra-Savona–Acqui, Acqui-Alessandria, Savona–Ventimiglia, Alessandria–Cavallermaggiore, Castagnole-Asti–Mortara, Chivasso-Casale, Bastia-Mondovì-Cuneo, Cuneo-Vievola, Asti-Acqui-Acquasanta, Ceva–Ormea, Cuneo–Saluzzo.

La stazione di Milano P. G. è ammessa a ricevere, da qualsiasi provenienza, i soli trasporti a vagone completo di mosto indirizzati alla Società dei magazzini generali ed alla Società cooperativa ferroviaria suburbana di consumo, aventi entrambi binario di allacciamento colla stazione predetta.

La stazione di Milano–Lambrate viene esclusa dai trasporti di uva fresca, pigiata e mosto provenienti dalle linee sopracitate ammesse ad effettuare spedizioni per Milano P. T., o diretti alle medesime.

Abilitazione di Ofantino ai trasporti a P. V. A. ed a P. V.

27. Come risulta dai relativi richiami nell'Elenco dalle stazioni e Libro-prontuario delle distanze chilometriche, durante il periodo della campagna vinicola e non oltre il 31 ottobre p. v., la stazione di Ofantino è ammessa ai trasporti di uva fresca, uva pigiata e mosto a P. V. A., ed ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di uva pigiata e mosto a P. V. ordinaria, nonchè a ricevere trasporti a P. V. ordinaria di recipienti vuoti per uso dei prodotti vendemmiali.

Servizio a P. V. A. a Genova B (Terralba).

28. Il servizio a P. V. A. per le uve e mosti in arrivo a Genova Brignole dovrà essere disimpegnato allo scalo P. V. di Terralba anzichè allo scalo a G. V.

SERVIZIO CUMULATIVO COLLA NORD-MILANO
ESCLUSIONE DI MILANO TRANSITO LA LIBRERA
DAI TRASPORTI A G. V. E P. V. A.

29. Si richiama l'attenzione delle stazioni su quanto risulta a pagina 56 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche circa la esclusione di Milano transito La Librera dai trasporti a G. V. e P. V. A., e si fa pertanto loro assoluto divieto di accettare per questi trasporti domanda d'istradamento pel transito succitato.

Sui relativi documenti di trasporto, le stazioni dovranno esporre sempre, ed in caratteri ben chiari, il transito che le spedizioni, di cui si tratta, devono seguire per passare sulle linee della Nord-Milano.

CARTELLINI PER CARRI E SERBATOI CARICHI.
ETICHETTE PER SERBATOI VUOTI.

30. Onde facilitare il compito, più specialmente del personale di manovra e dei treni, nel sollecito inoltro dei trasporti a carro completo di uva e mosto e nel contempo per evitare disguidi ed affrettare il pareggio, nei casi di eventuali mancanze di documenti, si farà uso, come nello scorso anno, in luogo delle etichette ordinarie, del cartellino speciale mod. G-264, che porta stampata in rosso la parola *Uva o Mosto.*

Questo cartellino deve essere completato a cura della stazione speditrice colle indicazioni del numero e della serie del carro, della data del carico, del nome della stazione di partenza e di destinazioae, della via da seguirsi dal trasporto e del nome del destinatario, astenendosi assolutamente dall'esporvi il nome del mittente.

Queste indicazioni dovranno essere praticate sempre in carattere ben chiaro, facendo uso preferibilmente di lapis bleu o rosso.

Ogni carro chiuso, carico di uva o di mosto, dovrà essere munito di due di questi cartellini, da appendersi ai due ganci di chiusura delle portelle, a mezzo della funicella del piombo, nel modo seguente:

Assicurata, come d'uso, la cordicella del piombo al gancio

di chiusura delle portelle del carro, se ne fanno passare i due capi nei due occhielli del cartellino, vi si pratica un nodo semplice ed allentato, indi si applica il piombo.

Pei carri aperti con copertoni assicurati da corda unica, il cartellino lo si applica, da una parte alla cordicella del piombo, seguendo le prescrizioni succitate, dall'altro lo si annoda alla corda unica, curando che entrambi questi cartellini si trovino in posizione ben visibile e possibilmente al centro delle fiancate del carro.

Questi cartellini debbono essere applicati anche ai carri serbatoi carichi.

Pei carri serbatoi che viaggiano a vuoto, si dovrà far uso delle etichette mod. G-272, da applicarsi su entrambi i lati dei carri, preferibilmente nella parte centrale della cassa.

Nulla resta variato di quanto riguarda l'applicazione delle altre etichette.

Avuto però riguardo alla importanza ed alla natura dei trasporti vendemmiali e per offrire maggior garanzia di sollecitudine nell'inoltro dei carri suddescritti, si stabilisce che nell'interno di ciascun carro chiuso od aperto con copertone, sia deposto in un punto facilmente visibile, ed assicurato ad uno dei recipienti, anche un terzo cartellino regolarmente completato come si è detto più sopra.

Le stazioni che si trovassero quindi ad avere eccedente un carro senza la relativa contabilità, dovranno inoltrare il carro stesso con spedizione in servizio, in base alle indicazioni risultanti dai cartellini esterni del carro medesimo, e mancando pur questi, in base a quelle risultanti dal cartellino posto nell'interno, avvertendone telegraficamente la stazione mittente, perchè possa provvedere all'immediato invio di un duplicato dei documenti di trasporto direttamente a quella destinataria. In quest'ultimo caso, rendendosi necessario lo spiombamento del carro, le stazioni che vi procedono dovranno non solo far risultare sul foglio di carico il movimento dei piombi, ma dovranno anche indicarne chiaramente la causa, e qualora riscontrassero anormalità nel carico, procedere alla verifica della merce e del peso, redigendo la prima parte del processo verbale.

Le stazioni destinatarie, alle quali arrivassero carri non

scortati dal documento originale, prima di assumere a debito il duplicato di contabilità, dovranno accertarsi che nel frattempo non sia loro pervenuto il primo, evitando l'assunzione di un doppio debito.

LISTINI DA APPLICARSI ALLE CONTABILITÀ.

31. Si mantiene pure l'uso dei listini mod. G-293 colla scritta *Uva o Mosto* da applicarsi, a cura delle stazioni speditrici, sui fogli di scorta dei carri completi, nel margine superiore destro, allo scopo di richiamare maggiormente l'attenzione del personale di stazione su questi trasporti ed evitare così ai medesimi ingiustificate soste.

Gli itinerari per regolare l'inoltro dei trasporti vendemmiali e vinicoli dai luoghi di produzione a quelli di consumo e per assicurare la fornitura del materiale vuoto occorrente ai trasporti stessi, verranno comunicati con Circolare da comprendersi nella terza parte del *Bollettino ufficiale.*

Gli Ispettori sopraintendenti, e gli Ispettori di riparto dovranno esercitare la massima sorveglianza perchè le disposizioni emanate per regolare i trasporti della vendemmia trovino esatta applicazione e là dove si manifesta più intenso il lavoro e più sentita la necessità di una sorveglianza diretta e costante, potranno essere coadiuvati ad altri Funzionari.

Ordine di Servizio N. 236. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Servizio cumulativo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 206-1909)

Dal 1° settembre 1909 le stazioni di Melzo e Sesto S. G. saranno ammesse al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

In conseguenza, alle pagine n. 57 e 59 della tariffa del

detto servizio cumulativo (edizione 16 novembre 1898), dovranno farsi, alla sede opportuna le seguenti aggiunte:

Melzo	S.	G.P.	Civitavecchia	573	Genova	176
			Genova (1)	176		
Sesto S. Giovanni . . .	S.	G.P.	Civitavecchia	561	Genova	164
			Genova (1)	164		

Ordine di Servizio N. 237. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 211-1909).

Con effetto dal 1° agosto 1909 la stazione di Rechtenstein è stata ammessa alla tariffa eccezionale N. 3-*h* del servizio diretto italo-germanico, con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

		Tariffa eccezionale N. 3-*h*
Rechtenstein	Pino. . .	1,78
	Chiasso. .	1,97
	Peri. . .	1,91

A datare dal 18 agosto 1909 è ammessa alla detta tariffa

eccezionale N. 3, serie *d-e*, la stazione di Schiltach, con l'applicazione dei prezzi per quintale qui sotto indicati:

		Tariffa eccezionale N. 3 — Legname da costruzione — da e per l'Italia — *d* — 5 tonn.	Tariffa eccezionale N. 3 — Legname da costruzione — per l'Italia — *e* — 10 tonn.	Tariffa eccezionale N. 3 — Legname da costruzione — da l'Italia — *e* — 10 tonn.
Schiltach	Pino	2,57	1,47	—
	Chiasso	2,79	1,61	—
	Peri	4,64	2,35	—

Il nome di dette stazioni coi relativi prezzi deve essere annotato a pag. 526 e 527 del 16° supplemento alla tariffa diretta italo-germanica.

In conseguenza di tali ammissioni anche le indicazioni relative alle stazioni di Rechtenstein e Schiltach (esposte rispettivamente a pag. 343 e 348 dell'Elenco delle stazioni germaniche) dovranno essere modificate come appresso:

Würt.	*Rechtenstein*	Mengen (Bad. St. B) (G) (1) / Nierderbiegen (B) (1)	427	472	607	—
Bad.	*Schiltach* (Bad. St. B.)	Hausach (1)	460	505	666	—

Nella nomenclatura e classificazione ristampatasi il 1° aprile 1909 (23° supplemento) la voce 2678-654 (pag. 117) deve essere modificata come appresso, mantenendo inalterata la classificazione:

« 2678-654 **Veicoli per Ferrovia,** cioè: vagonetti da sterro (da campo, da miniera, ecc.), e carrelli *per la manutenzione delle linee ferroviarie,* anche smontati in parte, grossi, cioè non caricabili per le porte laterali dei vagoni chiusi (2) (9) ».

Ordine di Servizio N. 238 (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 220-1909)

A datare dal 25 agosto 1909 la stazione di Rivarolo Ligure verrà ammessa alla Tariffa eccezionale N. 1 P.-V. (cereali, ecc.) del servizio diretto italo svizzero, con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

		Tariffa eccezionale N. 1			
		a		b	
		10 tonn.	50 tonn.	10 tonn.	50 tonn.
Rivarolo Ligure	Chiasso	1,05	1,05	—	—
	Pino	1,14	1,14	—	—
	Iselle	1,24	1,24	—	—

Il nome detta stazione, coi relativi prezzi, dovrà annotarsi a pag. 236 del 15° supplemento alla tariffa diretta italo-svizzera.

Ordine di Servizio N. 239. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio internazionale.

(Vedi Ordine di Servizio N. 371-1908).

Con effetto dal 16 agosto 1909, la stazione di Ponzano Magra è stata abilitata al servizio della piccola velocità pei trasporti a vagone completo, eseguiti in servizio diretto internazionale, dei quali sia mittente o destinatario lo Stabilimento Ceramico Ellena.

Da tale data pertanto la relativa nota « (31) », ora esistente nell'Elenco delle stazioni italiane annesso alle tariffe dirette italo-francesi, italo-svizzere, italo-belghe, italo-germaniche ed italo-austro-ungariche, dovrà essere modificata come appresso:

« (31) Il servizio della grande velocità è limitato alle spedizioni non eccedenti Kg. 100 ciascuna; quello della piccola velocità ai trasporti di merci in piccole partite senza limite di peso, se in partenza o col vincolo di un massimo di Kg. 200 per spedizione e di Kg. 100 per collo, se in arrivo. E' inoltre abilitata ai trasporti a piccola velocità a vagone completo, dei quali sia mittente o destinataria la Società anonima « Stabilimento Ceramico Ellena ».

Ordine di Servizio N. 240. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

Concessione speciale VII.

Nell'elenco relativo alla Concessione speciale VII si aggiunga, nel posto indicato dall'ordine alfabetico delle sedi, il seguente sodalizio:

« Orfanotrofio maschile - Ascoli Piceno ».

Ordine di Servizio N. 241 (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Tariffa locale N. 233 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 116-1909)

Dal 1° settembre 1909 la tariffa locale N. 233 P. V. serie *A* è estesa ai trasporti di acqua minerale naturale della sorgente « Fonte generosa », in partenza dalle stazioni di *S. Miniato-Fucecchio e Ponte Elsa.*

Per conseguenza, nell'intestazione della serie *A* della detta tariffa locale, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna l'indicazione delle menzionate stazioni.

Circolare N. 65. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Sopratasse a carico dei trasporti in servizio internazionale.

Ad evitare che, per le spedizioni dirette all'estero in porto assegnato, sfuggano alla riscossione, da parte delle stazioni destinatarie, le tasse accessorie dovute per la percorrenza italiana, si richiamano le stazioni alla rigorosa osservanza della disposizione contenuta al punto 35 della « Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero » (edizione 10 ottobre 1901).

Si avverte inoltre che fra le sopratasse e le tasse accessorie, che, a norma del predetto punto, sono da esporsi separatamente e distinte con apposita indicazione su tutti i tagliandi delle lettere di vettura e sui fogli di via, è pure compresa la quota di maggior percorso dovuta pei trasporti in servizio diretto, pei quali sia stato chiesto dagli speditori un istradamento sulle ferrovie italiane diverso da quello normale, sia per fruire dei treni diretti ed accelerati, sia per altri motivi disciplinati da speciali concessioni accordate agli speditori stessi.

Circolare N. 66. (Servizio VIII)

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Notificazione delle mancanze su trasporti in servizio cumulativo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 3-1907).

A togliere ogni dubbio in ordine alla notificazione delle mancanze di bagagli e merci che vengono accertate su trasporti in servizio cumulativo con altre Amministrazioni, si

avverte che la denuncia di esse, nei modi stabiliti dagli articoli 6 e 7 dell'Ordine di Servizio, n. 3-1907, spetta alle stazioni di transito a contatto con l'Amministrazione destinataria, alle quali, a norma dell'art. 2 (comma 1) dello stesso Ordine di Servizio, debbono essere rimessi dalla stazione accertante i documenti di trasporto ed un esemplare del verbale di mancanza.

Circolare N 67. (SERVIZIO VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Richiamo circa la compilazione dei Mod. I-453 (già Mod I-16).

Nonostante le chiare disposizioni impartite colla Istruzione N. 1-1905 del Servizio Centrale I, completate con le « avvertenze » stampate a piedi dei nuovi Mod. I-458, non poche stazioni incorrono, nella compilazione dei moduli stessi, in numerose e gravi irregolarità, che ne rendono, bene spesso, impossibile l'utilizzazione.

Nel richiamare pertanto le stazioni alla stretta osservanza delle disposizioni in materia, si fa altresì raccomandazione di esporre colla massima chiarezza tutti i dati che le ricordate avvertenze designano, ed in modo speciale quelli riferentisi:

1° ai nomi delle stazioni e alla esatta determinazione di quelle che servono un medesimo centro;

2° al peso dei trasporti;

3° alla natura della merce;

4° alla tariffa applicata;

senza mai omettere:

a) il raggruppamento delle spedizioni per provenienza;

b) il transito sulle linee dello Stato dei trasporti in servizio cumulativo;

c) la indicazione del quantitativo dei capi di bestiame;

d) il timbro ad umido su tutti i fogli I-458 e la loro numerazione progressiva; avendo cura che tutti i dati esposti concordino esattamente con quelli dei riassunti arrivi.

Circolare N. 68. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Carico e scarico delle merci.

(Vedi Circolare N. 273 -1908).

Ad evitare possibili incertezze da parte delle stazioni, si avverte che pei trasporti *di marmi* eseguiti sotto il regime della tariffa locale N. 401 P. V. le parti hanno facoltà di effettuare a loro cura e spese, le operazioni di carico e scarico, contro deduzione, dai prezzi fatti della tariffa stessa, della quota di L 0,515 per tonnellata e per ogni operazione di carico e scarico.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO II - N. 35. 2 SETTEMBRE 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, Settembre 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*.

R. DECRETO *n. 564 del 15 luglio 1909, che applica al tronco ferroviario Poggio Rusco-Revere le disposizioni e norme approvate coi Decreti Reali 21 aprile e 7 maggio 1903* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 7 febbraio 1901, n. 44, con la quale fu data facoltà al Governo di attuare il servizio economico sulla ferrovia Bologna-San Felice sul Panaro;

Visto il R. Decreto 21 aprile 1901, n. 130, col quale fu autorizzata l'applicazione del regime economico sulla ferrovia Bologna-San Felice sul Panaro;

Vista la legge 16 luglio 1901, n. 376 con la quale il servizio economico attuato sulla ferrovia Bologna-San Felice sul Panaro, fu esteso al tronco San Felice sul Panaro-Poggio Rusco.

Visto il Nostro decreto 7 maggio 1903, n. 241, col quale fu autorizzata l'applicazione del servizio economico sul tronco San Felice sul Panaro-Poggio Rusco;

Visto il Nostro decreto odierno che estende al tronco Poggio Rusco-Revere il servizio economico in vigore sulla linea Bologna-Poggio Rusco;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, d'accordo coi ministri delle finanze, del tesoro, dell'agricoltura, industria e commercio e della guerra;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Le disposizioni e norme approvate coi citati Nostri decreti 21 aprile 1901 e 7 maggio 1903, sono pure applicabili al tronco ferroviario Poggio Rusco-Revere.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno* n. 198, del 24 agosto 1909.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 luglio 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
BERTOLINI.
LACAVA
CARCANO.
COCCO-ORTU.
SPINGARDI.

Visto, *Il guardasigilli* : ORLANDO.

R. DECRETO *n. 565 del 15 luglio 1909, che estende al tronco Poggio Rusco-Revere le disposizioni della legge 7 febbraio 1901, n. 44* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 7 febbraio 1901, n. 44, con la quale fu data facoltà al Governo di attuare il servizio economico sulla ferrovia Bologna-San Felice sul Panaro;

Vista la legge 16 luglio 1901, n. 376, con la quale il servizio economico attuato sulla ferrovia Bologna-San Felice sul Panaro fu esteso al tronco San Felice sul Panaro-Poggio Rusco;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto coi Ministri delle finanze, del tesoro, dell'agricoltura, industria e commercio e della guerra;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le disposizioni della legge 7 febbraio 1901, n. 44, per lo esperimento dell'esercizio economico sul tronco ferroviario Bologna-San Felice sul Panaro, estese al tronco San Felice sul Panaro-Poggio Rusco con la legge 16 luglio 1901, n. 376, sono applicabili anche al tronco Poggio Rusco-Revere.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del Regno n. 198, del 24 agosto 1909.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d' Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 luglio 1909.

VITTORIO EMANUELE.

Giolitti.
Bertolini.
Lacava.
Carcano.
Cocco-Ortu.
Spingardi.

Visto, *Il guardasigilli:* Orlando.

R. DECRETO *n. 570 del 4 luglio 1909, che provvede al collaudo dei materiali e mezzi d'opera acquistati per riparare ai danni causati dal terremoto del 28 dicembre 1908* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12 e l'art. 3 del R. Decreto 6 febbraio 1909, n. 45;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e dell'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il collaudo dei materiali e mezzi d'opera acquistati per opere urgenti o per riparare danni causati dal terremoto del 28 dicembre 1908, può essere eseguito, oltre che dai funzionari del R. Corpo del genio civile e dagli ufficiali del genio militare, anche da funzionari del ruolo di vigilanza dell'Ufficio speciale delle Ferrovie, dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato e del Corpo forestale.

Art. 2.

Il presente decreto avrà effetto dal giorno 15 giugno 1909 e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* n. 199 del 25 agosto 1909.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 luglio 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
BERTOLINI.
CARCANO.
COCCO-ORTU.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

Ordine di Servizio N. 242. (Servizi VII e XI).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7
del Compartimento di Firenze

Allacciamento al Km. 9 + 279 della linea Cecina-Volterra con la cava di ghiaia.

Dal 28 agosto 1909 verrà aperto all'esercizio — per uso esclusivo del Servizio del Mantenimento — il binario di allacciamento con la cava di ghiaia al Km. 9 + 279 a destra della linea Cecina-Volterra, fra le stazioni di Riparbella e di Casino di Terra.

L'allacciamento è protetto, verso Casino di Terra, dal disco della stazione di Riparbella, e, verso la cava, da un disco impiantato a m. 812 dall'asse del F. V. della stessa stazione di Riparbella.

Le leve di manovra dei dischi sono collegate, mediante serratura di sicurezza tipo Rizzi Sola, a quella del deviatoio di allacciamento, che è incontrato di punta dai treni dispari ed è munito di dischetto imperativo.

Ordine di Servizio N. 243. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Rimborso del deposito cauzionale dei biglietti d'abbonamento a pagamento rateale.

(Vedi Ordine di Servizio N. 231-1909).

E' sospesa, fino a nuovo avviso, l'applicazione delle disposizioni di cui all'art. 8, punto 8°, capoversi terzo e quarto, delle « Norme contabili per la gestione viaggiatori », pubblicate coll'Ordine di servizio N. 160-1909 riguardanti il rimborso del deposito cauzionale dei biglietti di abbonamento *a pagamento*

rateale, e varranno quindi anche per questi le disposizioni del punto 10 delle Condizioni particolari per l'applicazione della tariffa degli abbonamenti ordinari (allegato N. 6 alle Tariffe e Condizioni).

Ordine di Servizio N. 244 (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Servizio italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 202-1909)

A datare dal 15 agosto 1909 nella tariffa diretta italo-austro-ungarica (edizione 1° agosto 1904) sono da apportarsi le seguenti modificazioni ed aggiunte:

Prescrizioni generali per l'applicazione delle Tariffe.

Pag. 10 - paragr. 4 - Nelle prescrizioni speciali per il percorso italiano, punto (6), cancellare l'ultimo alinea « I liquidi riposti in damigiane ecc. ».

12 - paragrafo 6 (ristampato col 6° supplemento) - Nelle prescrizioni speciali per il percorso italiano, punto (2) seconda e terza riga, alle parole « si tassano coi prezzi delle classi alle quali sono ascritte, coll'aumento ecc. » sostituire le seguenti: « si tassano coi prezzi previsti in tariffa, coll'aumento ecc. ».

Elenco delle stazioni austro-ungariche.

Pag. 182 e 191 - Modificare come appresso le indicazioni attualmente esposte per le seguenti stazioni:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Soos (2)	K. K. St. B.	Tirschnitz B. E. B. (*)	Tirschnitz B. E. B. (*)	–	683	773	–	6x-7	1–5	–
Wildstein(2)	K. K. St. B.	Tirschnitz B. E. B. (*)	Tirschnitz B. E. B. (*)	–	687	777	–	6x-7	1–5	–

Prezzi di trasporto (Parte IV).

Pag. 267 - Tariffa eccezionale N. 3c-Fiume e Fiume Ipartelepek-Cormons - Modificare il prezzo « 1,41 » in « 1,12 »

Pag. 278-278*a* - Tariffa eccezionale N. 11 (ristampata col 6° supplemento - Aggiungere il nome della seguente stazione coi relativi prezzi:

			a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*	*g*	*h*	*i*	*k*	*l*	*m*	*n* (*)
S. B.	Cilli	Peri	7,72	5,86	3,20	5,76	—	2,84	4,20	—	1,37	1,87	—	—	—
		Pontebba	3,52	2,99	2,25	2,90	—	1,33	2,65	—	1,12	1,12	—	—	—
		Cormons	2,93	2,77	1,61	2,39	—	1,42	2,12	—	1,03	1,03	—	—	—

Pag. 284 - Tariffa eccezionale N. 13 (ristampata col 3° supplemento) - Aggiungere il nome della seguente stazione coi relativi prezzi:

	a 1	*a* 2	*b* 1	*b* 2	*c*	*d*	*a* 1	*a* 2	*b* 1	*b* 2	*c*	*d*
	Peri transito						Pontebba transito					
Krieglach	2,40	2,37	1,51	1,51	2,05	3,94	1,42	1,38	1,15	1,07	1,18	2,48

Pag. 293 - Tariffa eccezionale N. 19 (ristampata col 4° supplemento) - Col 1° settembre 1909 cancellare da detta tariffa il nome della stazione di « Reifnig-Fresen » coi relativi prezzi.

Prezzi di trasporto (Parte V).

Pag. 328 - Tariffa eccezionale N. 40 - Aggiungere il nome delle seguenti nuove stazioni coi relativi prezzi:

		PERI						PONTEBBA					
		A		B		C		A		B		C	
		a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
B. N. B. K. K. St. B. St. E. G.	Nodenbach.	—	—	—	—	5,94	3,90	—	—	—	—	5,23	3,92
B. N. B. O. N. W. B.	Tetschen .	—	—	—	—	5,94	3,90	—	—	—	—	5,23	3,92

Pag. 336 - Tariffa eccezionale N. 52 (ristampata col 3° supplemento) - Aggiungere il nome delle seguenti stazioni, coi prezzi qui sotto rispettivamente indicati:

		PERI				PONTEBBA			
		a	b	c (*)	d	a	b	c (*)	d
K. K. St. B.	Soos	—	—	—	2,08 (2)	—	—	—	1,76 (2)
K. K. St. B.	Wildstein . .	—	—	—	2,08 (2)	—	—	—	1,76 (2)

Ordine di Servizio N. 245. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 202-1909).

Col 2 settembre 1909 viene introdotta nella nomenclatura e classificazione del Servizio italo-belga la seguente voce:

32 *b*	111 *a*	**Catrame** di lignite, di carbone fossile, di legno e di stearina, catrame del gaz e catrame per tetti (miscuglio di catrame con bitume naturale e con piccole quantità di resina, di zolfo, di sostanze terrose e simili) . . .	3	1	11	8	19	2	20*a*	21

e nella tariffa eccezionale N 7 (olii minerali pesanti) è aggiunta questa stazione: « Torino Dora-Pino - 1,20 ».

Queste aggiunte dovranno essere riportate a mano nella tariffa diretta italo-belga alla pag. 50 e 139, in attesa che si provveduto con regolare supplemento.

Ordine di Servizio N. 246 (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

Cambiamento di nome della stazione di « Acquicella » in « Catania Acquicella » e Servizio merci negli scali di « Catania stazione » e « Catania Acquicella ».

A datare dal 10 settembre 1909 la stazione di Acquicella, della linea Messina-Siracusa, assumerà la nuova denominazione di Catania Acquicella.

Da tale data la stazione di Catania Acquicella viene esclusa dai trasporti in arrivo delle merci in collettame a Piccola Velocità Ordinaria provenienti da Catania stazione ed oltre, comprese le stazioni continentali.

Alla data medesima Catania stazione, che dal giorno 8 agosto 1909 è stata disabilitata dai trasporti a Piccola Velocità Ordinaria in arrivo di cereali e legumi secchi a vagone completo provenienti da Catania Acquicella ed oltre, viene altresì esclusa dai trasporti pure in arrivo di tutte le merci in collettame a Piccola Velocità Ordinaria aventi la stessa provenienza. Resta però inteso che le sovraindicate esclusioni non sono applicabili ai trasporti in servizio cumulativo ferroviario marittimo con la Società di Navigazione Generale Italiana e con la Società Veneziana di Navigazione a vapore, nè a quelli in servizio di corrispondenza con la Ferrovia Circumetnea.

In conseguenza nel volume « Prontuario generale delle

distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (ediz. 1° luglio 1908) si dovrà:

a pag. 9, sopprimere il nome della stazione di Acquicella con le indicazioni esistent ;

a pag. 29, dopo il nome della stazione di Castroreale Novara Furnari inserire quello di Catania Acquicella con le indicazioni esistenti per Acquicella, aggiungendo nella colonna 10) il richiamo (10) e nella stessa colonna, di fianco a Catania stazione, aggiungere il richiamo (11), riportando in calce le annotazioni seguenti:

(10) Esclusi i trasporti al dettaglio in arrivo provenienti da Catania stazione ed oltre, comprese le stazioni continentali.

(11) Esclusi i trasporti in arrivo in collettame di qualsiasi merce, ed a vagone completo di cereali e legumi secchi provenienti da Catania Acquicella ed oltre.

Tali esclusioni non sono però estese al servizio di transito e di scambio di cui la nota ** della presente pagina.

a pag. 167 (tabella 112) cambiare Acquicella in Catania Acquicella;

a pag. 238 sopprimere il nome della stazione di Acquicella con le indicazioni esistenti e inserire dopo la stazione di Castroreale Novara Furnari la stazione di Catania Acquicella con le indicazioni esistenti nella pagina stessa per Acquicella.

Ordine di Servizio N. 247. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Tariffe interne sicule N. 205-207-208-216-218-219-220-301-303 e 401 P. V.

Col 16 agosto 1909 la tariffa eccezionale interna sicula N. 401 P. V. serie *B* fu estesa ai trasporti in destinazione della stazione di Catania-Acquicella.

Dal 10 settembre 1909 le tariffe locali interne sicule N. 205-207-208-218-220-301 e 303 P. V. saranno estese ai

trasporti in partenza da detta stazione e quelle N. 216 e 219 P. V. ai trasporti in destinazione della stazione stessa.

Di conseguenza, nell'intestazione delle citate tariffe dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione di Catania-Acquicella.

Ordine di Servizio N. 248 (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Assunzione dell' esercizio della Ferrovia Santhià-Biella da parte della « Società anonima della strada ferrata di Biella ».

Col 1° uglio 1909 la Società per le Ferrovie del Ticino ha cessato dall'esercizio della ferrovia Santhià-Biella e colla stessa data l'esercizio medesimo è stato assunto dalla « Società Anonima della Strada Ferrata di Biella » concessionaria della ferrovia medesima.

In conseguenza di ale passaggio il materiale rotabile di detta Ferrovia riceverà gradatamente la nuova sigla « S. F. B. » in sostituzione di quella attuale « S. F. T. ».

La Direzione Generale della Ferrovia Santhià-Biella ha sede in Torino (Via S. Dalmazzo N. 17); dalla medesima dipendono l'Ispettorato d'Esercizio e Controllo Prodotti sedenti in Biella.

La corrispondenza per quidazione degli affari relativi all'esercizio fino al 30 giugno 1909 dovrà continuare ad essere indirizzata alla Direzione d'Esercizio delle Ferrovie del Ticino in Milano (Viale Lodovica N. 8).

Nulla è innovato per quanto riguarda i trasporti in servizio cumulativo, l'uso e lo scambio del materiale rotabile con la Ferrovia Santhià-Biella, i quali continueranno ad essere regolati dalle condizioni e norme in vigore.

Opportune modificazioni saranno da introdursi nelle pubblicazioni riguardanti i servizi cumulativi colle Ferrovie Secondarie.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 17.v (SERVIZIO IV).

Sussidi di istruzione per l'anno scolastico 1909-1910.

(Vedi Ordine di Servizio N 209-1908).

In relazione alla convenzione stipulata il 20 aprile 1906 col Municipio di Veroli per disciplinare l'ammissione in quel Collegio-Convitto Municipale dei figli di agenti delle Ferrovie dello Stato, ai quali l'Amministrazione accorda un sussidio sotto forma di concorso nel pagamento della retta dovuta dalle famiglie dei convittori, si avverte che anche per l'anno scolastico 1909-910 si concederanno dei sussidi di istruzione allo scopo di facilitare l'istruzione dei figli di agenti che risiedono lungo le linee o in località lontane dai centri di popolazione e di studio.

Le disposizioni che regolano la concessione di tali sussidi si riportano annesse al presente Ordine di Servizio, avvertendo che i convittori ammessi sono soggetti a tutti i regolamenti e norme interne del Convitto, e che è obbligo degli agenti, i quali hanno ottenuto il sussidio per i propri figli, di curare che da parte di questi ultimi si osservino esattamente tali regolamenti e tali norme, e si apporti il maggior impegno e la maggior diligenza per trar profitto dal beneficio ottenuto.

Disposizioni che regolano la concessione dei sussidi d'istruzione per l'anno 1909-1910.

Art. 1.

I sussidi d'istruzione, di cui al presente Ordine di Servizio, sono istituiti per mantenere agli studi presso il Collegio-Convitto Comunale di Veroli i figli maschi di agenti stabili e in attività di servizio rivestiti delle sotto indicate qualifiche e residenti, per ragioni di ufficio, nelle località specificate nell'elenco allegato *A*:

Capi Stazione - Capi Deposito di 1°, 2° e 3° grado - Capi gestione - Sotto Capi Deposito - Assistenti tecnici - Contabili - Disegnatori - Applicati - Impiegati - Assistenti dei lavori -

Aiutanti Applicati - Aiutanti Disegnatori - Capi fermata di 1° e 2° grado - Guarda magazzino - Assistenti - Macchinisti - Gerenti - Capi verificatori - Sorveglianti della linea - Verificatori - Fuochisti (che siano autorizzati a funzionare da Macchinista).»

Per le località che fossero provviste di scuole elementari complete od offrissero la possibilità ai residentivi di fruire di permanenti per recarsi in località che ne sono provviste, l'ammissione a concorrere ai sussidi d'istruzione sarà limitata a coloro che aspirano a frequentare un corso di ginnasio o di scuola tecnica.

Art. 2.

La concessione dei sussidi d'istruzione è assolutamente facoltativa; di guisa che non implica verun impegno continuativo per l'avvenire.

E parimenti il fatto d'aver compiuto gli studi col beneficio del sussidio d'istruzione non costituisce alcun titolo di preferenza su altri candidati che aspirassero ad un impiego ferroviario, attesochè unico scopo dell'istituzione è di porre i figli degli agenti nella possibilità di ricevere un'istruzione adeguata, escluso quindi ogni intendimento di allevare dei giovani destinati a diventare impiegati ferroviari o di dare al riguardo alcun affidamento morale alle famiglie.

Art. 3.

Il numero dei sussidi conferibili per l'anno scolastico 1909-910 sarà determinato dal Consiglio d'Amministrazione.

Non potranno conferirsi più di due sussidi contemporaneamente ai figli di uno stesso agente; e l'aggiudicazione del sussidio a due figli d'uno stesso agente sarà considerata, per uno di essi, quale *concessione eccezionale* e, come tale, sarà ammessa solamente quando, dopo l'aggiudicazione completa dei sussidi agli aspiranti in condizioni normali, residuino dei posti disponibili.

Art. 4.

Per l'ammissione al concorso è necessario che l'agente ne trasmetta, per via gerarchica, regolare domanda alla Divisione Compartimentale da cui dipende, corredandola dei documenti qui appresso specificati e designandovi chiaramente il corso (elementare, ginnasio o scuola tecnica) e la classe cui intende far ammettere il giovane, la qualifica propria e la residenza (stazione, fermata, ecc.).

I documenti da allegarsi alla domanda sono i seguenti:

a) fede di nascita del giovane rilasciata dal Sindaco;

b) attestato degli studi fatti, comprovante l'idoneità alla classe cui il giovane aspira;

c) attestato di vaccinazione o di sofferto vaiuolo; attestato di rivaccinazione se il giovane ha superato gli undici anni;

d) dichiarazione medica da cui risultino le condizioni fisiche del giovane e in ogni modo l'assoluta di lui immunità da qualsiasi malattia contagiosa;

e) dichiarazione firmata dall'agente, e redatta conforme il modello allegato *B*, con cui il medesimo:

1° si obblighi di provvedere alla somministrazione del corredo prescritto per il giovane, nel caso ottenesse il sussidio d'istruzione, nonchè le successive sostituzioni dei capi di esso corredo logorati dall'uso;

2° autorizzi l'Amministrazione a praticare sulle sue competenze la ritenuta mensile prevista dall'art. 9;

3° certifichi di possedere completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte, risultanti dal presente Ordine di Servizio, che disciplinano l'ammissione del beneficio di cui trattasi tanto rispetto ai rapporti ed agli impegni che viene a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che viene ad avere verso l'Istituto d'istruzione e si obblighi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

Il certificato di cui alla lettera *c*) dovrà essere vidimato dal Sindaco del Comune in cui risiede il ricorrente ed autenticato dal Prefetto o dal Presidente del Tribunale, a sensi dell'art. 13, comma 3° del Regolamento per gli esami nelle scuole medie ed elementari approvato con R. decreto 13 ottobre 1904, N. 598.

La dichiarazione medica di cui alla lettera *d*) dovrà essere rilasciata dal sanitario dell'Amministrazione addetto al reparto ove ha sede l'agente.

Per gli agenti che, continuando a trovarsi nelle condizioni volute, aspirassero alla rinnovazione del sussidio fruito durante l'anno scolastico 1908-909 basterà che l'istanza sia corredata dal certificato medico e dalla dichiarazione di cui ai punti *d*) ed *e*) ed eventualmente dell'attestato di rivaccinazione di cui al punto *c*) se il giovane ha superato gli anni 11.

Se l'agente chiede il sussidio per due figli, dovrà presentare due distinte domande, ciascuna corredata dei prescritti documenti indicando quale di esse debba ritenersi normale e quale eccezionale.

Il termine utile per la presentazione delle domande è fissato al 20 settembre 1909.

Art. 5.

Spirato il termine utile per la presentazione di dette domande, ciascuna Divisione Compartimentale interessata, previa diligente revisione di esse per accertare la regolarità della loro documentazione e l'esattezza delle circostanze addottevi, le trasmetterà alla Direzione Generale mediante apposita accompagnatoria in cui dovrà esprimere il suo parere per ogni singola domanda, nonchè esporre tutte quelle osservazioni che possono influire nella scelta degli ammittendi al beneficio del sussidio, quali ad esempio i titoli di benemerenza per anzianità e precedenti di servizio del richiedente; le condizioni di famiglia, avendo speciale riguardo al numero dei figli, cui il richiedente deve provvedere, le condizioni igieniche della località in cui risiede il richiedente; le previsioni di una lunga permanenza nella località stessa, oppure di un prossimo trasloco, ecc., ecc.

I sussidi verranno aggiudicati dalla Direzione Generale che comunicherà in tempo utile alla Divisione Compartimentale l'elenco degli aspiranti prescelti.

Art. 6.

Per il conferimento del sussidio d'istruzione si richiede che i giovani si trovino nei seguenti limiti di età:

a) non meno di 6 anni e non più di 8 per la prima classe del corso elementare;

b) non più di 12 per la prima classe del ginnasio e scuola tecnica;

con un progressivo aumento di un anno sui detti termini per ognuna delle successive classi del rispettivo corso.

Art. 7.

I giovani ammessi al beneficio del sussidio di istruzione presso il Collegio-Convitto Comunale di Veroli vi frequenteranno, a seconda dei loro studi, o le scuole elementari comunali, e il Regio Ginnasio o la scuola Tecnica pareggiata.

I suddetti giovani, in quanto avessero studiato precedentemente in istituti privati o sotto la vigilanza paterna, dovranno subire, per l'ammissione alla classe a cui aspirano, una prova di esame nell'Istituto, ove non ostino le disposizioni delle leggi e dei regolamenti scolastici, e, non superando tale prova, potranno essere assegnati a quella classe inferiore dello stesso corso per la quale saranno riconosciuti idonei, quando non vi ostino le loro condizioni di età e sempre quando la famiglia, da preavvisarsi all'uopo, vi sia consenziente.

I giovani provenienti dalle scuole Regie o pareggiate saranno inscritti senz'altro esame alla classe cui furono promossi nei detti istituti.

Art. 8.

Per niun motivo nè agli agenti o persone di famiglia, nè agli alunni si accorderanno biglietti di viaggio in più dei regolamentari per recarsi al Collegio di Veroli in cui sia stato ammesso l'alunno o dall'Istituto stesso alla località di residenza dell'agente.

Art. 9.

La retta mensile dovuta al collegio per ogni alunno ammesso al beneficio è di L. 40, delle quali L. 15 sono a carico dell'agente, padre dell'alunno, e L. 25 stanno a carico dell'Amministrazione e rappresentano il sussidio d'istruzione da essa accordato all'agente a favore di ciascun figlio.

L'ammontare delle integrali rette mensili di L. 40 per alunno viene corrisposto all'Istituto direttamente dall'Amministrazione ferroviaria la quale pertanto si rimborsa dell'importo della quota parte di retta che deve stare a carico dell'agente (L. 15 mensili) praticando la corrispondente ritenuta sulle di lui competenze.

Il pagamento di tali corrispettivi si fa dall'Amministrazione all'Istituto *in quattro rate trimestrali anticipate*, di cui la I al 1° ottobre; la II al 1° gennaio; la III al 1° aprile e la IV al 1° luglio. Per contro la trattenuta di cui sopra a carico dell'agente si pratica *di mese in mese posticipatamente*.

Ne segue che tali trattenute mensili di L. 15 devono applicarsi *per periodi indivisibili di tre mesi l'uno*, decorribili dalle competenze di ottobre; e ciò fino a totale ricupero della corrispondente rata trimestrale anticipatamente pagata dall'Amministrazione, di guisa che per ognuna di queste rate trimestrali, si praticheranno tre trattenute mensili di L. 15 l'una.

Art. 10.

Salvo i casi previsti al successivo articolo 11, il pagamento della integrale retta di L. 40 si intende dovuto al Collegio per intero periodo di 12 mesi decorribili dalla data dell'apertura dell'anno scolastico (1° ottobre), compresovi quindi il periodo delle vacanze scolastiche finali.

Durante le dette vacanze però sarà in facoltà della famiglia dell'alunno di lasciare il medesimo nel Collegio; e viceversa sarà escluso ogni diritto a riduzione di retta per quel qualunque periodo delle vacanze stesse durante il quale la famiglia, nei limiti concessi dalle norme disciplinari vigenti in materia nel Collegio, credesse di richiamare presso di sè l'alunno.

Anche nel caso in cui la famiglia, appena ultimato l'anno scolastico ed iniziate le vacanze finali intendesse di richiamare presso di sè definitivamente l'alunno, non si farà luogo ad alcuna rifusione nè totale nè parziale della IV rata trimestrale pagata anticipatamente dall'Amministrazione, la quale quindi continuerà a praticare la ritenuta mensile di L. 15, a carico dell'agente.

Art. 11.

Se nel corso dell'anno scolastico pel quale fu conferito il sussidio, l'alunno fosse espulso dal Collegio, o venisse a morire, ovvero l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, per essere avvenuto un trasferimento del padre in località non ammessa al beneficio del sussidio od il trasferimento ad una categoria di personale esclusa dal beneficio stesso, o il di lui collocamento a riposo o la di lui destituzione o la di lui morte o per qualsiasi altra circostanza, trovasse di far luogo alla soppressione definitiva del sussidio di istruzione prima della fine dell'anno scolastico, il pagamento della retta di L. 40 si intende solamente dovuto a tutto il trimestre la cui rata anticipata è già stata pagata, e le ritenute mensili verranno quindi praticate solamente fino al totale ricupero della quota parte di detta retta trimestrale che va a carico dell'agente.

Parimenti nel caso in cui la famiglia ritirasse presso di sè definitivamente l'alunno, si intenderà dovuto il pagamento nella retta mensile di L. 40 (e si faranno le corrispondenti ritenute all'agente) pel solo trimestre la cui rata anticipata già venne a maturarsi, quando tale richiamo si verificasse nel corso dei primi otto mesi dall'anno scolastico (dal 1° ottobre al 30 marzo). Qualora invece il richiamo avesse luogo posteriormente e cioè dal 1° giugno al 30 settembre, si intenderà dovuto (e si faranno le corrispondenti trattenute all'agente) oltre che il pagamento della rata riferentesi al terzo trimestre, anche quella riguardante il quarto.

Art. 12.

Oltre la quota di retta mensile di cui all'art. 9, stanno a totale carico dell'agente, padre dell'alunno, le spese per il pagamento delle tasse scolastiche a forma dei regolamenti scola-

stici in vigore per le scuole secondarie classiche e tecniche governative, quanto alla istruzione elementare intesa come gratuita, restano a carico dell'agente il pagamento della tassa stabilita dalla legge 8 luglio 1904, n. 407.

Devono pure rimanere a carico dell'agente, le spese accessorie sostenute per i seguenti titoli:

1° per acquisto di libri di testo;

2° per acquisto di medicinali;

3° per risarcimento danni eventualmente arrecati dall'alunno (indipendentemente dall'uso ragionevole degli oggetti affidatigli) al mobilio, ai locali, alle suppellettili, ed alla proprietà in genere dell'Istituto.

A tale scopo l'agente dovrà tenere un deposito a conto corrente di L. 30, da rinnovarsi quando ce ne sarà il bisogno.

Per il rimborso delle spese accessorie sopra specificate il Collegio terrà un conto corrente per ogni alunno onde poter regolare le corrispondenti partite direttamente colle famiglie, giacchè l'Amministrazione ferroviaria per tutto quanto si riferisce alle tasse scolastiche ed altre spese accessorie, non si assume alcuna ingerenza, non intendendo essa di accordare alle famiglie altro concorso finanziario all'infuori di quello costituito dal sussidio d'istruzione pari e lire 25 mensili per ogni alunno.

Art. 13.

Rimangono invece a carico del Collegio le spese accessorie da sostenersi pei seguenti titoli: per gli oggetti di cancelleria - per la manutenzione ordinaria (lavatura, stiratura e rammendatura) dei capi di corredo (biancheria personale e da letto, maglie ed abiti) - per l'assistenza medica e speciale regime dietetico (esclusi i farmachi) prescritto in caso malattia - per il lume, il servizio, il sapone, il lucido ed affini.

Il Collegio provvederà inoltre a proprio carico (l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato concorrendovi con una quòta fissa annua di L. 500) a fornire ed a mantenere ad ognuno dei convittori ammessi una lettiera in ferro con pagliericcio, un materasso con crine vegetale, un guanciale di bambage,

nonchè il mobilio necessario e cioè un comodino completo, un armadietto o cassettone, due seggiole ed un attaccapanni di uso personale.

Art. 14.

I capi di corredo di cui debbono essere provvisti i convittori sono quelli indicati nell'unito elenco (allegato *C*).

Quanto al corredo si avvertono i concorrenti che è loro obbligo non solo di fornirlo al completo ed in buono stato conforme è prescritto, ma altresì di provvedere alle successive sostituzioni degli oggetti logorati dall'uso, essendochè al Collegio incombe solamente l'obbligo della *manutenzione ordinaria* e non della rinnovazione dei capi di corredo.

Ogni alunno verrà poi fornito dal Collegio *a spese della famiglia*, di due blouses.

Per la fornitura di queste come pure per le due uniformi di cui il citato allegato *C*, le famiglie dovranno prendere gli opportuni accordi direttamente col Collegio.

Si rammenta poi in modo speciale che ogni singolo alunno deve essere fornito, come è prescritto, di pettini e spazzole esclusivamente per uso personale e da non prestarsi mai ad altri.

Si previene pure ad ogni buon fine, che chi si presentasse al Collegio non provvisto al completo del prescritto corredo, potrà essere escluso dal beneficio del sussidio d'istruzione.

Art. 15.

Il trattamento dietetico cui avranno diritto gli alunni ammessi al Collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione, consterà di *tre* pasti al giorno, così costituiti:

1° — *Colazione*. — Caffè e latte e pane;

2° — *Pranzo*. — Minestra, pietanza con contorno, frutta, pane a volontà e vino;

3° — *Cena*. — Pietanza con contorno, insalata o frutta, pane a volontà e vino.

La diminuzione del vitto come misura punitiva non potrà

essere applicata che a termini del Regolamento disciplinare dei Collegio approvato dall'Amministrazione e non potrà verificarsi che sul vino o sulla frutta.

Art. 16.

Indipendentemente dalla visita che ogni alunno, prima dell'ammissione al Collegio deve subire da parte del sanitario dell'amministrazione addetto al reparto dove ha sede la sua famiglia per il rilascio del certificato di cui alla lettera *d*) dell'art. 4, rimane prescritto che tutti indistintamente gli alunni, sia all'atto del loro primo ingresso nel Collegio, sia ogni qualvolta vi ritornino dopo essere stati, anche per poco tempo, in famiglia per malattia, ovvero per vacanze lungo l'anno o durante l'autunno, dovranno subire una visita sanitaria da parte del medico del Collegio

Art. 17.

Il sussidio d'istruzione può essere *temporaneamente sospeso* o *definitivamente soppresso* a seconda dei casi.

Alla temporanea sospensione del sussidio si può far luogo su proposta della Direzione dell'Istituto e per periodo di breve durata nel corso dell'anno scolastico, in confronto degli alunni che si rendano demeritevoli per cattiva condotta, o poco studio, o che incorrano nella misura punitiva della sospensione temporanea dalla scuola, ovvero per altri seri motivi.

Durante la sospensione del sussidio d'istruzione da qualunque causa provocata, compresa quella della sospensione temporanea dalla scuola, l'alunno continuerà a rimanere nel Collegio come convittore senza veruna riduzione della retta mensile, e il pagamento di questa resta a totale carico della famiglia proporzionalmente alla durata della sospensione del sussidio.

Si fa luogo alla soppressione definitiva dal sussidio nei seguenti casi:

1° — quando l'alunno per demeriti disciplinari di studio o di qualsiasi altro genere, incorra nella *espulsione* dalla scuola o dal Collegio;

2° — di massima quando l'alunno non abbia conseguito nelle sessioni di luglio e di ottobre la promozione alla classe superiore, e sempre in ogni modo ove si trattasse di alunno ripetente;

3° — quando l'agente fruente del sussidio sia trasferito in località non ammessa al beneficio o passi ad una categoria di personale che ne è esclusa, o venga collocato a riposo, o sia destituito o muoia.

La soppressione del sussidio ha effetto non solo per tutto l'anno scolastico in corso ma anche oltre l'anno stesso, qualora si conservasse l'istituzione dei sussidi d'istruzione.

Di massima però nei casi previsti al n. 3 sarà continuato il sussidio d'istruzione fino al compimento dell'anno scolastico in corso; subordinatamente però alla condizione, pei casi di quiescenza, di destituzione e di morte, che l'agente o la famiglia del giovane offrano valida garanzia per il pagamento delle rimanenti rate.

In caso di sospensione o privazione del sussidio, l'Amministrazione ferroviaria informerà tosto i parenti del giovane.

Art. 18.

A maggior incremento della disciplina e degli studi l'Amministrazione ferroviaria concederà come nei decorsi anni alcuni premi speciali agli alunni che si saranno maggiormente distinti per buona condotta, diligenza e profitto.

N. B. — Si avverte per norma che le riduzioni di retta concesse dal Convitto a più fratelli (in base all'art. 35 del suo Regolamento organico) non sono applicabili agli alunni sussidiati.

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 17v - 1909.

ELENCO

delle località, i cui Agenti delle categorie prestabilite possono concorrere al conseguimento dei sussidi d'istruzione per l'ammissione nel Collegio di Veroli.

Linea Pisa-Roma.

Colle Salvetti — Fauglia — Orciano — Santa Luce — Rosignano — Vada — Cecina — Bibbona — Castagneto — S. Vincenzo — Campiglia Marittima — Follonica — Gavorrano — Vignale Ritorto — Giuncarico — Montepescali — Alberese — Talamone — Albegna — Chiarone — Montalto — Palidoro — Maccarese — Ponte Galera — Bolgheri — Scarlino — Ripescia — Roselle — S. Agostino — Corneto.

Linea Ponte Galera-Fiumicino.

Fiumicino.

Linea Campiglia-Piombino.

Poggio all'Agnello — Porto Vecchio — Piombino.

Linea Cecina-Volterra.

Riparbella — Ponte Ginori — Casino di Terra — Volterra.

Linea Empoli-Chiusi.

Poggibonsi — Asciano — Lucignano — Sinalunga — Torrita — Montepulciano — Chianciano.

Linea Asciano-Grosseto.

S. Giovanni d'Asso — Torrenieri — Monte Amiata — S. Angelo Cinigiano — Monte Antico — Paganico — Roccastrada — Sticciano.

Linea Attigliano-Viterbo.

Spicciano — Grotte S. Stefano — Montefiascone.

Linea Orte-Terni.

Nera Montoro — Narni.

Linea Roma-Chiusi.

Settebagni — Monte Rotondo — Fara Sabina — Poggio Mirteto — Stimigliano — Civitacastellana — Gallese — Orte — Bassano Teverina — Attigliano — Alviano — Castiglione Teverina — Allerona — Ficulle — Città della Pieve.

Linea Roma-Napoli.

Monte Compatri — Zagarolo — Palestrina — Labico — Valmontone — Segni Pagliano — Anagni — Sgurgola — Morolo — Ferentino — Ceccano — Poti Castro — Ceprano — Isoletta — Roccasecca — Aquino Pontecorvo — Rocca d'Evandro — Mignano — Tora Presenzano — Caianello Vairano — Riardo — Pignataro — Cassino.

Linea Roma Termini-Terracina.

Cecchina — Giulianello — Frasso — Cori — Cisterna — Ninfa — Sermoneta — Sezze — Piperno — Sonnino — Terracina.

Linea Roccasecca-Avezzano

Arce — Fontana — Arpino — Isola Liri — Sora — Balsorano — Capistrello — Civita d'Antino — Civitella Roveto — S. Vincenzo.

Linea Sparanise-Gaeta.

Maiorisi — Carinola — Cascano — Sessa Aurunca — Cellole Fasani — Castelforte — Minturno — Formia.

Linea Velletri-Segni Paliano.

Ontanese — Artena-Valmontone.

Linea Caianello-Isernia.

Presenzano — Sesto Campano — Capriati al Volturno — Roccavindola Monteroduni — S. Agapito Longano — Venafro.

Linea Cancello-Benevento.

Montoro — Solofra — Sirino.

Linea Rocchetta S. Antonio-Avellino

Rocchetta S. Venere — Pisciolo — Monteverde — Aquilonia — Monticchio — Rapone Ruvo — Calitri PP. — Cairano — Conza Andretta — Morra — Lioni — S. Angelo dei Lombardi — Nusco — Bagnoli Irpino — Montella —

Cassano Irpino — Monte Marano — Castelfranci — Paternopoli — Luogosano S. Mango — Taurasi — Lapio — Montemiletto — Montefalcione — Parolise — Salsa Irpina.

Linea Napoli-Brindisi.

Persano — Contursi — Buccino — Ponte S. Cono — Romagnano Vietri — Balvano — Bellamuro — Baragiano — Picerno — Tito — Vaglio — Brindisi di Montagna — Trivigno — Albano di Lucania — Campomaggiore — Calciano Tricarico — Grassano Garaguso — Salandra Grottole — Ferrandina — Pisticci — Bernalda — Ginosa — Chiatona — Monteiasi — Grottaglie — Francavilla — Oria — Latiano — Mesagne — Montecorvino.

Linea Salerno-Sanseverino.

Fratte — Pellezzano — Baronissi — Fisciano.

Linea Battipaglia-Reggio.

Battipaglia — S. Nicola Varco — Albanella — Capaccio — Pesto — Oliastro Cilento — Agropoli — Torchiara — Rutino — Omignano — Castelnuovo Vallo — Casalvelino — Ascea — Pisciotta S. Mauro — Centole — Celle di Bulgheria — Torre Orsaia — Policastro — Capitelli — Vibonati — Sapri — Acquafredda — Maratea — Praia — Casaletto — Scalea — Verbicaro — Grisolia C. — Cirella — Diamante — Belvedere — Capo Bonifati — Cetraro Acquappesa — Guardia Piemontese — Fuscaldo — Paola — S. Lucido — Fiumefreddo B. — Longobardi — Belmonte — Amantea — Serra — Nocera T. — Falerna — S. Eufemia M. — S. Eufemia B. — S. Pietro a Maida — Curinga — Francavilla Angitola — Pizzo — Monteleone — Briatico — Parghelia — Tropea — Ricadi — Joppolo — Nicotera — Rosarno — Gioia T. — Bagnara — Favazzina — Scilla — Cannitello — Catona — Gallico — Archi Reggio.

Linea S. Eufemia-Corace.

S. Biase — Nicastro — Feroleto — Marcellinara — Settingiano — Corace.

Linea Sicignano-Lagonegro.

Sicignano — Galdo — Petina — Auletta — Polla — Atena — Sala Consilina — Sassano Teggiano — Padula — Montesano Casalbuono — Lagonegro.

Linea Metaponto-Reggio.

Metaponto — S. Basilio Pisticci — Montalbano Jonico — Policoro — Nova Siri — Rocca Imperiale — M. Giordano — Roseto — Amendolara — Trebisacce — Torre Cerchiara — Corigliano — Rossano — Mirto Crosia — S. Giacomo — Pietrapaola — Campana — Cariati — Crucoli — Cirò — Torre Melissa — Strongoli — Cotrone — Pudano — Cutro — Isola Capo Rizzuto — Rocca Bernarda — Botricello — Cropani — Sellia — Simmeri e Crichi — Catanzaro

Marina — Squillace — Montauro — Soverato — S. Sostene — S. Andrea — Badolato — S. Caterina Ionica — Guardavalle — Monasterace — Riace — Caulonia — Ruccella — Gioiosa Ionica — Siderno — Gerace — Ardore — Bovalino — Bianconovo — Brancaleone — Palizzi — Bova — Amendolea — Melito — Saline — Lazzaro — Pellaro — S. Gregorio.

Linea Sibari-Cosenza-Pietrafitta

Sibari — Cassano al Ionio — Spezzano Castrovillari — Tarsia — San Marco Roggiano — Mongrassano Cervicati — Torano Lattarico — Acri Bisignano — Montalto Rose — Rende S. Fili — Pedace.

Linea Bologna-Foggia-Brindisi-Gallipoli.

S. Arcangelo di Romagna — Galleria Cattolica — Mondolfo Marotta — Montemarciano — Varano — Osimo Castelfidardo — Loreto — Porto Recanati — Potenza Picena — Porto Civitanova — S. Elpidio a Mare — Porto S. Giorgio — Pedaso — Cupramarittima — Grottammare — S. Benedetto del Tronto — Porto d'Ascoli — Tortoreto Nereto — Giulianova — Montepagano Rosburgo — Atri Mutignano — Silvi — Montesilvano — Castellamare Adriatico — Pescara — Francavilla a Mare — Torre Foro — Ortona a Mare — S. Vito Lanciano — Fossacesia — Torino di Sangro — Casal Bordino — Lebba — S. Salvo — Montenero di Bisaccia — Termoli — Campomarino — Chienti Serracapriola — Ripalta — Lesina — Poggio Imperiale — Apricena — Motta di Foggia — Arpi — Incoronata — Ortanova — Cerignola — Candida — Trinitapoli — Ofantino — Margherita di Savoia — S. Spirito Bitonto — Noicottaro — Mola di Bari — Cisternino — Carovigno — S. Vito d'Otranto — Tuturano — S. Pietro Vernotico — Squinzano — Trepuzzi — Surbo — S. Cesario — S. Donato — Galugnano — Sternatia — Zollino — Soleto — Galatone Nardò Centrale — S. Nicola — Alezio.

Linea S. Benedetto-Ascoli Piceno.

Monteprandone — Monsampolo — Spinetoli Colli — Offida Castel di Lama — Marino del Tronto.

Linea Giulianova-Teramo.

Mosciano S. Angelo — Notaresco — Bellante Ripattone — Castellalto Canzano.

Linea Castellamare-Sulmona.

Manoppello — Alanno — Tocco Castiglione — Bussi — Popoli — Pentima — Pratola Peligna.

Linea Sulmona-Terni.

Raiano — Beffi — Molina — Acciano — Fontecchio — Fagnano Campana — Sassa Tornimparte — Vigliano — Sella di Corno — Rocca di Corno — Rocca di Fondi — Antrodoco — Castel S. Angelo — Cittaducale — Contigliano — Greccio — Piediluco — Marmore — Stroncone.

Linea Zolino-Otranto.

Corigliano — Bagnolo Otranto.

Linea Foggia-Potenza.

Ordona — Ascoli Satriano — Candela — Rocchetta S. Antonio — Forenza — Castellagopesole - Pietragalla — Avigliano,

Linea Rocchetta-Spinazzola

S. Nicola di Melfi — Rapolla Lavello — Venosa — Palazzo S. Gervasio — Spinazzola.

Linea Sulmona--Isernia.

Carpinone — Pettoranello — Sessano Civitanova — Pescolanciano Chiauci — Carovilli Agnone — Vastogirardi — S. Pietro Avellana — Castel di Sangro — Montenero Valcocchiara — Alfedena Scontrone — S. Ilario Sangro — Roccaraso — Rivisondoli Pescocostanzo — Palena — Campo di Giove — Cansano — Pettorano sul Gizio.

Linea Isernia-Campobasso.

Guardiaregia — Campochiaro — S. Polo Matese — Boiano — S. Massimo — Cantalupo — S. Angelo di Grotte.

Linea Spinazzola-Gioia del Colle.

Poggio Orsini — Casale d'Altamura — S. Eramo.

Linea Foggia-Manfredonia

Amendola — Fontanarosa — Manfredonia.

Linea Barletta-Spinazzola.

Canne — Canosa — Minervino — Acquatetta.

Linea Bari-Taranto.

Modugno — Bidetto — Grumo — Acquaviva — S. Basilio Mottola — Castellaneta — Palagianello — Palagiano Mottola — Massafra.

Linea Lecce–Francavilla.

Novoli — Carmiano — Montironi — Copertino — Nardò Città — Campi Salentino — Salice — Guagnano — S. Pancrazio — Erchio Torre S. Susanna — Avetrana — Sava — Manduria.

Linea Napoli–Benevento–Foggia.

Solopaca — S. Lorenzo Maggiore — Vitulano — Paduli — Apice S. Arcangelo — Montecalvo — Ariano — Pianerottolo — Savigliano Greci — Montaguto Panni — Orsara di Puglia — Bovino — Giardinetto — Cervaro.

Linea Benevento–Campobasso–Termoli.

Piatralcina — Pescolamazza — Fragneto Monforte — Campolattaro — Pontelandolfo — Morcone — S. Croce del Sannio — Sepino — S. Giuliano del Sannio — Vinchiaturo — Baranello — Ripalimosani — Matrice Montagano — Campolieto Monacilioni — Ripabottoni S. Elia — Bonefro S. Croce — Casacalenda — Ururi Rotello — S. Martino in Pensilis — Guglionesi P. Cannone.

Linea Canicattì–Licata.

Lelia — Campobello — Favorotta S. Oliva.

Linea Noto–Siracusa–Licata.

Falconara — Butera — Dirillo — Biscari — Donnafugata — Sampieri.

Linea Valsavoia–Caltagirone.

Leone — Fildidonna — Mineo — Vizzini.

Linea Cerda–Messina.

Bonfornello — Campofelice — Lascari — Castelbuono — Pollina — San Stefano di Camastra — Tusa — Caronia — S. Gratello Acquedolci — S. Agata di Militello — S. Marco d'Alunzio — Zappulla — Naso Capo d'Orlando — Brolo Ficarra — Piraino — Gioiosa — S. Giorgio — Oliveri — Falcone — Furnari — Castroreale — Bagni — S. Filippo Archi — S. Lucia — Scala — Venetico Spadafora — S. Martino — Rometta — Saponara Bauso — Gesso — Messina.

Linea Palermo–P. Empedocle.

Cerda — Sciara — Causo — Montemaggiore — Roccapalumba — Lercara — Castronovo — Cammarata — Acquaviva — Sutera — Campofranco — Comitini — Aragona Caldare.

Linea Roccapalumba–S. Caterina Xirbi.

Marcatobianco — Valle d'Olmo — Vallelunga — Villalba — Marianopoli — Mimiani — S. Caterina.

Linea S. Caterina Xirbi–Catania

Imera — Villarosa — Castrogiovanni — Leonforte — Assoro — Raddusa — Agica — Catenanuova — Muglia — Sferro — Gerbini — Portiere Stella — Simeto — Motta — S. Martino Piana — Bicocca.

Linea Palermo–Marsala–Trapani.

Capaci — Carini — Cinisi — Lo Zucco — Trappeto — Balestrate — Gibellina — S. Ninfa — Campobello — S. Nicola di Mazzara — Bambina — Ragattisi — Marusa — Paceco.

Allegato B all'Ordine di Servizio N. 17V -1909

Io sottoscritto (1) ______________________ residente a ________________
riferendomi alla mia istanza del ________________ diretta ad ottenere l'ammissione di mio figlio (2) ______________ al Collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione, rilascio a corredo della istanza stessa, ed a termini dell'art. 4 dell'Ordine di Servizio N. -1909, la presente dichiarazione colla quale intendo:

1° di formalmente obbligarmi a provvedere alla somministrazione del corredo prescritto pel giovane nel caso in cui il medesimo ottenga l'ammissione; nonchè di provvedere alle successive sostituzioni dei capi del corredo stesso che fossero logorati dall'uso;

2° di formalmente autorizzare l'Amministrazione ferroviaria da cui dipendo a praticare sulle mie competenze una ritenuta mensile di 15, pari all'importo della quota parte della retta che deve stare a mio carico e per lo intero periodo di 12 mesi decorribili dal 1° ottobre;

3° di formalmente certificare che posseggo completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte risultanti dal succitato Ordine di Servizio, che disciplinano l'ammissione al beneficio del sussidio d'istruzione, tanto rispetto a rapporti e agli impegni che, ottenendolo, verrò a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che verrò ad avere verso il Collegio di Veroli e di obbligarmi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

(Il postulante)

---

(1) Qualifica, nome e cognome.

(2) Nome.

Allegato **C** *all'Ordine di Servizio N. 17^v-1909.*

ELENCO

degli effetti di corredo di cui debbono essere provvisti, a cura e spese delle rispettive famiglie, i giovani ammittendi al Collegio-Convitto di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione.

N. 4 Lenzuola
» 2 Sovracoperte bianche
» 3 Foderette
» 7 Camicie di cui 5 per il giorno e 2 per la notte
» 5 Paia mutande
» 2 Camicie di flanella o maglie
» 8 Paia calze
» 6 Fazzoletti bianchi
» 6 Fazzoletti colorati
» 6 Solini
» 3 Asciugamani
» 3 Tovaglioli
» 3 Paia scarpe
» 2 Uniformi
» 1 Cappotto
» 1 Posata di pakfong
» 1 Ombrello
» – Pettini e spazzole per esclusivo uso personale
» – Coperte secondo stagione.

ANNO II - N. 36. 9 SETTEMBRE 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ✻ ✻

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, Settembre 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*.

R. DECRETO *n. 542 che estende a tutti i comuni della Calabria e dei circondari di Messina e Castroreale le norme tecniche ed igieniche approvate col R. Decreto 18 aprile 1909, n. 193, e fissa le aree per le nuove edificazioni* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visti gli articoli 7 e 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12;

Visto il R. Decreto 18 aprile 1909, n. 193;

Viste le proposte della Commissione consultiva istituita col Nostro Decreto del 15 gennaio 1909 ed incaricata, tenuto conto della conformazione geologica delle provincie di Messina e di Reggio Calabria e delle altre località colpite dal terremoto del 28 dicembre 1908 o da quelli precedenti, di indicare le zone più adatte per la ricostruzione degli abitati;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri di concerto con i Nostri ministri segretari di Stato per i lavori pubblici, per la grazia, giustizia e dei culti e per l'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

In tutti i comuni delle provincie di Catanzaro, Cosenza e Reggio Calabria e dei circondari di Messina e di Castroreale della provincia di Messina non designati all'art. 1 del R. decreto 18 aprile 1909, n. 193, e colpiti dal terremoto del

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 185, del 9 Agosto 1909.

28 dicembre 1908 o da altri precedenti, sono estese e rese obbligatorie per le riparazioni, ricostruzioni e nuove costruzioni degli edifici pubblici e privati, le norme tecniche ed igieniche approvate col R. Decreto medesimo.

Art. 2.

Nei comuni e nelle frazioni di comuni qui sotto designati, le costruzioni per nuovi centri abitati e per l'ampliamento degli esistenti non potranno farsi che nelle località per ciascuno di essi indicate.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località delle nuove edificazioni

IN PROVINCIA DI CATANZARO

Nel circondario di Catanzaro.

Cardinale	Capoluogo	Versante meridionale della collina Cucumella in territorio di Torre Ruggiero.
Girifalco	Id.	Regione Colaieranni
Sellia	Id.	Piano della Croce presso il colle Gialli, con le sue adiacenze ad Oriente lungo la rotabile per Catanzaro
Olivadi	Id.	Contrade San Giorgio e Duca degli Abruzzi escluse le vicinanze dei cigli.

Nel circondario di Monteleone Calabro.

Acquaro	Capoluogo	Contrade Galliano, La Chiesa e Melidoni, nonchè le prossime zone pianeggianti
Id.	Limpidi	Regione San Nicola fra i burroni Papà e San Lorenzo
Briatico	Paradisoni	Pianura ad oriente dell'abitato.
Id.	Conidoni	Lungo la rotabile per Briatico a conveniente distanza dai cigli.
Id.	San Leo	Località Marmarato sulla rotabile per Briatico.
Id.	Potenzoni	Adiacenze dell'abitato, a conveniente distanza dai burroni
Cessaniti	Mantineo	Zone pianeggianti lungo la rotabile e non prossime a burroni.
Id.	San Cono	Zone pianeggianti lungo la rotabile per San Marco
Dasà	Capoluogo	Zone pianeggianti a sud e ad ovest dell'abitato.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località delle nuove edificazioni
Dinami	Capoluogo	Regione Casalello a valle, e ripiano a monte della provinciale.
Id.	Melicuccà	Altipiano a monte della provinciale alla quota media di m. 500 circa.
Drapia	Capoluogo	A valle dell'attuale abitato.
Id.	Gasponi	Regione Sant'Angelo sulla rotabile Tropea-Monteleone
Id.	Brattirò	Adiacenze ad ovest dell'abitato.
Filandari	Scaliti	Aree lungo la rotabile Filandari-Arzona, presso l'innesto della strada per l'abitato e adiacenze dell'abitato stesso.
Ionali	Nao	Aree pianeggianti a nord dell'abitato.
Ioppolo	Capoluogo	Spianata fra i valloni Pozzo e dei Morti lungo la rotabile per Nicotera.
Maierato	Id.	Piano ad ovest del Cimitero.
Mileto	Paravati	Pianura ad ovest dell'abitato.
Id.	Comparni	Regione San Basile ed adiacenze dell'abitato.
Monteleone Calabro	Capoluogo	Adiacenze dell'abitato e zona a nord lungo la strada di Sant'Onofrio verso la Piazza d'armi.
Id.	Vena Superiore	Pianura contigua all'abitato presso il nuovo rione.
Id.	Vena Maglia o Media	Regione Gotumà e spianata soprastante allo abitato, a sufficiente distanza dai burroni.
Id.	Vena Inferiore	Contrada Fagotto, e l'anzidetta regione Gotumà.
Id.	Triparni	Contrada Contura a nord dell'abitato.
Nicotera	Comerconi	Piano presso il bivio della comunale per Comerconi con la provinciale
Parghelia	Capoluogo	Adiacenze dell'abitato lontane dai burroni.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località delle nuove edificazioni
Parghelia	**Fitili**	Parte pianeggiante della regione Emma ed adiacenti contrade sottostanti Cola e Cotrone, a sufficiente distanza dai burroni.
Id.	Zaccanopoli	Zone a nord-est dell'abitato.
Piscopio	Capoluogo	Aree pianeggianti contigue all'abitato a sufifciente distanza dai burroni
Pizzo	Id.	Terrazzo a monte dell'abitato e zona pianeggiante verso la stazione ferroviaria
Ricadi	Lampazzoni	Altipiano presso la rotabile Spilinga Ricadi, a circa 600 metri dall'abitato.
San Gregorio d'Ippona	Caopluogo	Aree lungo la rotabile sovrastante all'abitato.
Id.	San Gregorio Inferiore o Mezzo Casale	Ripiano a monte dell'abitato.
Id.	Zammarò	Aree presso il bivio della provinciale Monteleone San Gregorio con la comunale per Zammarò
Spilinga	Panaja	Località Giardini sulla destra della rotabile per Ricadi.
Tropea	Capoluogo e frazioni	Terrazzo sottostante alla ferrovia.
Zambrone	Capoluogo	Regione Madama alla quota di metri 150.
Id.	Daffinà	Terrazzo a nord-ovest dell'abitato per la parte compresa fra la mulattiera per Briatico ed i valloni Fiume e Basterucа.
Id.	San Giovanni	Regione Ponzo a circa un chilometro a ponente dell'abitato.
Zungri	Capoluogo	Zone dell'altipiano La Crista denominate Petrosi ed adiacenze, a conveniente distanza dai burroni.
Id.	Papaglionti	Regione Contura a sud-est dell'abitato.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località delle nuove edificazioni
	Nel circondario di Nicastro.	
Curinga	Capoluogo	Piano Revenzino a monte dell'abitato.
Francavilla Angitola	Id.	Regione Campo e zone pianeggianti lungo la rotabile a conveniente distanza dai cigli dei burroni.
Gizzeria	Id.	Campo lenzo a circa 3 chilometri dall'abitato ed aree lungo la rotabile per Nicastro.
Martirano	Id.	Piano della Croce sul versante nord-ovest del Monte Faggio.
Nocera Tirinese	Id.	Conca ad est del rione Castello sulla rotabile per San Mango di Aquino
Polia	Capoluogo e frazioni	Terrazzo fra Santa Croce e C. Luzzino.

IN PROVINCIA DI COSENZA

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località delle nuove edificazioni
	Nel Circondario di Castrovillari.	
Amendolara	Capoluogo e frazioni	Zone pianeggianti dei terrazzi lungo la rotabile alla stazione, a conveniente distanza da cigli dei burroni.
Lungro	Capoluogo	A monte dell'abitato (Rione Brego) e lungo la strada per Firmo, a valle di San Leonardo.
San Donato Ninea	Id.	Contrada Molaro ed aree lungo la strada per le contrade Pantano e Molaro.
San Lorenzo Bellizzi	Id.	Bosco S. Venere in territorio del Comune di Cerchiara.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località delle nuove edificazioni
Nel circondario di Cosenza.		
Marano Marchesato	Capoluogo	Contrada Ranghi.
San Benedetto Ullano	Id.	Regione Piano dei Rossi a conveniente distanza dai cigli.
San Martino di Finita	Id.	Piano sovrastante al Cimitero ed alla rotabile per Rota Greca ed adiacenze della frazione Santa Maria della Grotta.
Nel circondario di Paola.		
Acquappesa	Capoluogo	Aree alla marina presso la borgata omonima.
Bonifati	Id.	Aree lungo la strada d'accesso alla stazione, a metri 150 circa dall'abitato ed adiacenze della frazione Cittadella del Capo.
Lago	Capoluogo e Laghitello	Poggio a nord-ovest del Cimitero e ripiano ad occidente dell' abitato.
Lomgobardi	Capoluogo	Aree lungo la comunale per la stazione ferroviaria.
Verbicaro	Id.	Ripiano al cui estremo verso occidente sorge la chiesetta di San Francesco.
Nel circondario di Rossano.		
Campana	Capoluogo	Aree pianeggianti interposte fra i rami della provinciale, superiormente al distacco della comunale, in contrada Femmina Morta o Picorella.
Cariati	Carrera	Orti fiancheggianti la ferrovia dal lato verso mare e spaggia.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località delle nuove edificazioni
Pietrapaola	Capoluogo	Altipiano in contrada Acquicella.
Santa Sofia d'Epiro	Id.	Zona a dolce declivio fra la chiesa di S. Venere e la mulattiera per Bisignano a circa un chilometro dallo abitato, ed aree pianeggianti della contrada Stancò adiacente all'abitato.

IX PROVINCIA DI REGGIO CALABRIA

Nel circondario di Gerace.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località delle nuove edificazioni
Bianco	Pardesca	Aree lungo la provinciale Bianco-Caraffa.
Id.	Zoparto	Aree lungo la provinciale per Bianco e presso il capoluogo.
Brancaleone	Brancaleone Superiore	Aree presso la Marina, regione Razzà presso il Cimitero.
Bruzzano	Capoluogo	Regione Donnangela.
Caraffa del Bianco	Id.	Zone pianeggianti a monte della rotabile Caraffa-Sant'Agata.
Casignana	Id.	Aree a monte della rotabile Casignano bivio Sant'Agata-Caraffa.
Caulonia	Id.	Contrade Marcina e San Vito.
Ferruzzano	Id.	Contrade Saccuti, Serra Carusa, Praca, Olivara e Murghiantuso.
Gerace	Gerace Superiore	Regione Piano, sottostante all'abitato.
Mammola	Capoluogo	Aree lungo ed a monte della rotabile.
Monasterace	Id.	Aree pianeggianti ad un chilometro ad est del paese, tra 80 e 100 metri di altezza, lungo la mulattiera per la stazione.
Palizzi	Id.	Adiacenze dell'abitato.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località delle nuove edificazioni
Pazzano	Capoluogo	Regione Conca a sud dell'abitato.
Platì	Id.	Regione Giardini Piroselli.
Id.	Cirella	Aree a nord-ovest dell'abitato.
Precacore	Precacore Superiore	Presso Piana o Precacore Inferiore, ad oriente.
Sant'Agata di Bianco	Capoluogo	Lungo la mulattiera che mena al monte Paolello a ad Africo, in vicinanza dello abitato.
San Giovanni di Gerace	Id.	Adiacenze dell'abitato.
Sant'Ilario dell'Jonio	Id.	Adiacenze dell'abitato e presso la stazione ferroviaria.
Siderno Marina	Siderno Superiore	Presso Siderno Marina.
Staiti	Capoluogo	Zona pianeggiante fra la Praterina ed il principio della erta che conduce all'abitato.

Nel circondario di Palmi.

Candidoni	Capoluogo	Contrade Fudina e San Michele a sud ed a sud-est dell'abitato.
Caridà	Id.	Ripiani più bassi della montagna a ridosso.
Cosoleto	Stizzano	Aere a sud dell'abitato dove affiora la roccia.
Delianova	Capoluogo e frazione	Zone pianeggianti presso l'attuale sede non vicine ad appicchi, e piani della regione Abbadia, presso la rotabile Delianova-Cosoleto.
Feroleto della Chiesa	Plaesano	Spianata a ponente del capoluogo e zone ad est ed a ovest della sede attuale, a conveniente distanza dagli appicchi.
Giffone	Capoluogo	Piano Cabasino, tra 460 e 480 metri d'altitudine.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località delle nuove edificazioni
Jatrinoli	San Martino	Aree presso la rotabile Jatrinoli San Martino ed a nord di questa.
Maropati	Capoluogo	Aree pianeggianti al punto di diramazione della rotabile di Anoia e Cinquefrondi.
Id	Tritanti	Adiacenze della sede attuale, a conveniente distanza dagli appicchi.
Melicuccà	Capoluogo	Aree a nord dell'abitato
Molochio	Id.	Aree pianeggianti ad ovest ed a nord dell'abitato.
Oppido Mamertina	Id.	Aree immediatamente a valle del paese
Id.	Castellaci	Aree a ponente dell'abitato.
Id.	Messignadi	Regione Nucari ad est dell'abitato ed aree pianeggianti verso Varapodio.
Palmi	Capoluogo	Aree tra l'antico casotto del dazio ed i pressi della Croce di Trodio (a destra ed a sinistra della rotabile di Gioia Tauro) ed aree pianeggianti lungo la rotabile della stazione.
Rizziconi	Id.	Piani a sud della sede attuale, a destra della rotabile per Cittanova, a conveniente distanza dai burroni.
Id.	Drosi	Zone a sud-est della sede attuale presso la mulattiera per Rizziconi.
Rosarno	Capoluogo	Aree in prosecuzione dell'abitato ad est di esso e a destra della rotabile.
San Giorgio Morgeto	Id.	Aree lungo la rotabile nella località Pagliaforio.
San Pier Fedele	Capoluogo e frazione Garopoli	Altipiano Li Chiusi o Serione
San Procopio	Capoluogo	Aree a nord ed a sud dell'abitato, a conveniente distanza dai burroni del Torbido.
Santa Cristina di Aspromonte	Id.	Parte pianeggiante della contrada Maida a nord-est del paese.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località delle nuove edificazioni
Santa Cristina di Aspromonte	Lubrichi	Aree pianeggianti lungo la rotabile Santa Giorgia-Calabretto in vicinanza di Calabretto evitando le vicinanze degli appicchi.
Sant'Eufemia di Aspromonte	Capoluogo	Aree a sinistra della rotabile Sinopoli-Sant'Eufemia dal confine comunale fino a 500 metri circa dall'abitato di Sant'Eufemia, ed aree verso ponente a monte della rotabile per Bagnara.
Scido	Id.	Ripiano adiacente all'abitato, a conveniente distanza dai burroni.
Id.	Santa Giorgia	Adiacenze dell'abitato su terreni cristallini.
Seminara	Capoluogo	Adiacenze della sede attuale verso nord.nord-est dell'abitato.
Seminara	Barritteri	Aree fra Barritteri e la borgata Giambarello in prossimità di quest'ultima.
Sinopoli Superiore	Capoluogo	Area a nord-ovest dell'abitato fra le strade per Sant'Eufemia e per San Procopio.
Id.	Inferiore	A contatto ed a nord-ovest di Sinopoli Superiore a monte della rotabile per San Procopio.
Terranova Sappo Minulio	Capoluogo	Aree ad est ed a sud dell'abitato.
Id.	Scroforio	Regione Lago ad est dell'abitato.
Varapòdio	Capoluogo	Località Orto Lo Margio.

Nel circondario di Reggio.

Africo	Capoluogo	A monte della rotabile in prossimità del paese e nei siti non minacciati da blocchi sovrastanti e regioni Lenzi, Ceramedio e Forrio ed area sul displuvio della montagna a nord del paese.
Id.	Casalnuovo	Piano Serisà verso i 300 metri d'altitudine.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località delle nuove edificazioni
Bagaladi	Capoluogo	Area a sud del torrente Valenziana.
Bagnara	Id.	Aree pianeggianti di spiaggia a nord-ovest del promontorio ed a sud-ovest del Rione Marina.
Id.	Ceramida	Ripiano detto contrada Granaro.
Id.	Solano Inferiore	Piani presso la mulattiera Le Croci-Piano della Chiusa e località pianeggianti nel Piano della Chiusa.
Calanna	Capoluogo e frazioni Villa Mesa e Milanesi	Altipiano di San Todaro, presso la frazione Villa Mesa.
Campo di Calabria	Capoluogo e frazione Campo Piale	Adiacenze del capoluogo a conveniente distanza dagli appicchi.
Id.	Musalà	Ripiano ad ovest dell'abitato attuale.
Cannitello	Capoluogo	Adiacenze dell'abitato, eccetto il conoide del torrente Zagarella.
Id.	Porticello	Adiacenze dell'abitato, eccetto il conoide del torrente Santa Trara e quelle soverchiamente vicine al mare.
Id.	Piale	Piano Milano, immediatamente a nord dell'abitato, a conveniente distanza dai cigli.
Cardeto	Capoluogo	Aree pianeggianti a monte della rotabile in costruzione e spianate Terusa e Sant'Elia sul versante sinistro della fiumara di Sant'Agata.
Cataforio	Capoluogo e frazioni Mosorrofa e San Salvatore	Regioni Tripudi e Sala a conveniente distanza dai burroni.
Catona	Capoluogo	Adiacenze dell'abitato ed aree ad ovest della provinciale Tirrena.
Id.	San Francesco	Aree comprese tra la provinciale e la ferrovia ed altipiano ad est dell'abitato di Valle.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località delle nuove edificazioni
Catona	Concessa	Piani della contrada Spuntone a conveniente distanza dagli appicchi.
Condufuri	Capoluogo	Dintorni dell'abitato e regioni Aranni, Rodi, Mazza Barone e Piscopi lungo la fiumara Amendolea alla marina lungo la sinistra della provinciale Jonica verso Bova, e presso la stazione.
Id.	Amendolea	Pendici in basso ed a sud-est dell'abitato attuale verso il mulino
Id.	Gallicianò	Contrade: Molara, San Nicola e Gucita presso la mulattiera per Condofuri.
Gallico	Gallico Superiore e Marina	Zone fra la provinciale Tirrena ed il mare a conveniente distanza, dalla battigia del mare e dal Galico.
Id.	Santa Domenica	Ripiano ad est dell'abitato attuale.
Gallina	Arno	Altipiano di Gallina esclusa la località Cariddi e le parti prossime ai cigli dei burroni.
Id.	Gumeno	Località Pietra di Mortara.
Laganadi	San Giorgio Casale	Are lungo la rotabile Sgambatello-Sant'Alessio e Piano di Petili.
Melito Porto Salvo	Capoluogo	Piano a sud dell'attuale abitato fra la ferrovia e la provincialo.
Id.	Armà	Aree pianeggianti lungo la provinciale, a nord dell'abitato.
Id.	Pontedattilo	Regioni: Crimameno (a mezzo chilometro a sud del paese), Mastrorisi (ai piedi delle falde orientali del monte Calvario) e Giachindi (sulla destra della fiumara di Annà di fronte all'isola Petasi).
Motta San Giovanni	Lazzaro	Regione Ferrina fino alla fiumara dell'Uliveto, nelle parti ove affiorano le arenarie.
Pellaro	Capoluogo (Madonnella)	Aree a levante della linea ferroviaria.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località delle nuove edificazioni
Pellaro	Rione Quattronari	Aree a nord-est presso Sant'Anna.
Podargoni	Schindilifà	Adiacenze a sud-est dell'abitato.
Reggio Calabria	Città	Sede attuale, eccetto la zona a valle della ferrovia, dalla stazione centrale al porto. Nelle zone a monte della ferrovia stessa per una larghezza variabile da 30 a 50 metri è permesso solo, sotto l'osservanza delle distanze legali, la costruzione degli edifici destinati al commercio, al traffico ed al ricovero del personale addetto alla loro custodia e sorveglianza; la larghezza della detta zona, nei vari punti, sarà determinata dal ministro dei lavori pubblici avuto riguardo alle condizioni topografiche locali sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.
		Aree pianeggianti a nord ed a sud della città verso l'Annunziata e verso il Calopinaci.
Id.	San Sperato	Aree a ponente sulla parte più larga del terrazzo ed a levante dell'abitato.
Id.	Vito Inferiore	Aree ad oriente dell'attuale abitato sulle arenarie.
Id.	Vito Superiore	Aree immediatamente a valle della parte inferiore dell'abitato, sulle arenarie.
Id.	Nasiti	Vicinanze di Terreti sulla roccia ed altipiano di San Basilio.
Id.	Trizzino	Vicinanze di Terreti sulla roccia.
Id.	Terreti	Terreni rocciosi a levante e a mezzogiorno dell'abitato.
Id.	Perlupo	Contrada Santa Domenica a levante del monte Goni.
Id.	Pavagliana e Vinco	Aree lungo la strada fra le due frazioni.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località delle nuove edificazioni
Reggio Calabria	Arasi	Contrada Santa Domenica a levante del monte Goni.
Id.	Straorini	Sperone cristallino a monte dell'abitato e contrada Santa Domenica predetta
Id.	Orti Superiore	Contrada Valle a levante dell'abitato.
Id.	Orti Inferiore	Adiacenze ad occidente dell'attuale abitato.
Id.	Cerasi	Contrada Petti a sud ed a valle dell'abitato.
Roccaforte del Greco	Capoluogo	Parti più pianeggianti e lontane dai cigli e dai ripidi pendii delle località Fossa e Santa Maria, Gattoni, Scondo e Coca
Id.	Ghorio	Ripiani a monte dell'abitato.
Roghudi	Capoluogo	Aree lungo la mulattiera di Monte Cavallo fra Roghudi e Gorio.
Id.	Ghorio	Regione Zurria a valle dell'abitato ed area pianeggiante lungo la mulattiera predetta.
Rosali	Capoluogo	Altipiano a sud dell'abitato a conveniente distanza dagli appicchi.
Id.	Botteghelle	Id. Id.
Id.	Santa Lucia	Zone sulla sponda opposta del torrente Maio sulla rotabile per Fiumara, ed altipiano sovradetto.
Salice Calabro	Capoluogo	Altipiano sud-est a dell'abitato, detto Piano d'Arghillà, a conveniente distanza dagli appicchi.
Sambatello	Id.	Aree a nord ed a ovest dell'abitato, a conveniente distanza dagli appicchi.
Id.	Diminniti	Piani presso la chiesa e la rotabile per Sambatello, a conveniente distanza dagli appicchi.
Id.	San Giovanni	Piani della regione Bruzzano, a conveniente distanza dagli appicchi.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località delle nuove edificazioni
San Lorenzo	Capoluogo	Aree pianeggianti contigue a nord e ad ovest dell'abitato della frazione San Pantaleone.
Id.	San Pantaleone (villaggio Salto la Vecchia)	Aree ai fianchi della provinciale in prosecuzione dell'abitato, a distanza non minore di 150 metri dal mare.
San Roberto	Capoluogo	Aree lungo la rotabile per Fiumara e Piano della Melia, a conveniente distanza dagli appicchi.
Id.	San Peri	Le stesse aeree che per il capoluogo e le zone pianeggianti ad ovest dall'abitato presso lo svolto della mulattiera per San Roberto.
Sant'Alessio in Aspromonte	Capoluogo	Zone presso le rotabili per Laganadi e per San Stefano
Scilla	Solano Superiore	Piani adiacenti all'abitato evitando le vicinanze degli appicchi, e regione Trunci.
Id.	Melia	Adiacenze dell'abitato, a conveniente distanza dagli appicchi.
Villa S. Giovanni	Capoluogo	Sede attuale, eccetto le zone a valle della ferrovia ove, rispettando le distanze legali, è permessa solo la costruzione degli edifici destinati al commercio ed al traffico. Pianura litoranea posta tra la ferrovia e la strada provinciale.
Villa S. Giuseppe	Id.	Altipiano a nord dell'abitato, a conveniente distanza dagli appicchi.
Id.	Pettogallico	Aree adiacenti all'abitato, meno la parte a sud della rotabile per Mesa
Villa S. Giuseppe.	Belfatto e Tratti	Altipiano a nord-ovest dell'abitato (piano d'Arghillà)

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località delle nuove edificazioni

IN PROVINCIA DI MESSINA

Nel circondario di Castroreale.

Casalvecchio Siculo	Capoluogo	Ripiano sotto il vecchio Cimitero a valle della strada comunale,
Letoianni Gallodoro	Id.	Zone a sinistra della fiumana Letoianni a nord-est dell'abitato.
Id.	Gallodoro	Piano di San Nicolò a nord-ovest dell'abitato.
Locadi	Capoluogo	Contrada Badia in territorio di Mandanici.
Savoca	Id.	Aree pianeggianti lungo la stada che conduce alla marina ed alla marina stessa.

Nel circondario di Messina.

Gualtieri Sicaminò	Capoluogo	Ripiano detto Paraspàro lungo la via che congiunge Gualtieri con Sicaminò
Messina	Città	Sede attuale, eccetto le zone sulle sabbie sciolte e ghiaie in pendio, e quelle prossime al ciglio esterno delle banchine, od alla battigia del mare, nelle quali ultime, come pure in tutta l'area falcata del porto, è permessa solo la costruzione di edifici destinati al commercio, al traffico, ed al ricovero del personale addetto alla loro custodia e vigilanza. La larghezza di tali zone prossime al mare, nelle quali la costruzione di nuovi edifici è così permessa, variabile in massima fra i settanta ed i cento metri, verrà in seguito stabilita nei suoi vari punti, dal ministro dei lavori pubblici tenute presenti le speciali condizioni topografiche locali, e sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località delle nuove edificazioni
		Estesa regione pianeggiante a sud della città, ai due lati del torrente Zaera, e le ristrette aree pianeggianti nella valle di Camaro, San Francesco e dell'Annunziata verso nord.
Messina	Santo	Aree su terreno roccioso alle falde del monte presso l'abitato e sulla destra della strada di Bordonaro.
Id.	Camaro Superiore	Regione Spadafora, sotto e sopra la linea ferroviaria. Falde compatte del monte Spadafora, del monte Montagna, della contrada Mondrazzo.
Id.	Camaro Inferiore	Falde delle colline in contrada Vallone e quelle del Monte Serrò.
Id.	Zaffaria	Adiacenze a nord ed a nord-ovest dell'abitato ed a nord dei casali Cianciolo e Macchia.
Id.	Bordonaro	Contrafforti collineschi a nord dell'abitato ed a nord-est dei casali di Bucalacciara; colline a falde rocciose e sud della fiumara.
Id.	Mili San Marco	Falde rocciose a nord dello stradale nelle adiacenze dell'abitato.
Id.	Scala Ritiro	Contrafforti rocciosi a nord della punta Dara; e falde collinesche a nord e a nord-ovest del manicomio.
Id.	Pace	Alluvione pianeggiante della fiumara della Pace.
Id.	Ganzirri	Zone di terreni sui prolungamenti verso nord-est-est e sud-ovest-ovest delle vie più vicine al mare.
Id.	Faro Superiore	Contrada Crosolito ad occidente della strada che conduce a Case Corso.
Id.	Curcuraci Superiore	Zone laterali allo stradale del Campo Inglese nelle contrade Barricello e Baglio.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località delle nuove edificazioni
Messina	Curcuraci Inferiore	Falde sud-est del Monte su cui sta il Forte di Campo Inglese.
Id.	Cumia Superiore	Contrade Betta e Vallonaccio a sud e ad est dell'attuale abitato; falde rocciose ad ovest dell'abitato e a sud di Cumia inferiore.
Id.	Galati Mamertino	Zone fra lo stradale e la ferrovia ed ai lati della strada della stazione.
Id.	Santa Margherita	Parte accidentale del piano adiacente al monte quotato 112 metri, e falde rocciose di detto monte e dell'altro quotato 92 metri.
Id.	Briga Marina	Altipiano e contrafforti rocciosi di San Placido ed aree fra lo stradale e la ferrovia a sud del Vallone di Canne e a nord del torrente Fallega.
Id.	Giampilieri Superiore	A sinistra della strada per la marina e falde rocciose a nord-ovest dell'abitato.
Id.	Altolia	Falda rocciosa sulla nuova strada a sinistra della fiumara.
Id.	Massa Santa Lucia	Falde ad occidente dell'abitato.
Id.	Massa San Giorgio	Aree a sud-ovest della piazza ad occidente della via principale, e zone laterali allo stradale di Castanea, alla uscita dell'abitato.
Id.	Massa San Nicolò	Falde rocciose a nord ed a nord-est dell'abitato.
Id.	Salice	Contrafforte della Torre Benini a sud-ovest dell'abitato e delle falde calcari a lieve declivio del monte Montagna fra la carrozzabile e la mulattiera di Villa Giovanni a sud-est del villaggio.
Id.	Gesso	Aree lungo le due carrozzabili ad ovest e a nord-ovest, adiacenti all'abitato.

Art. 3.

In tutti i comuni delle provincie di Catanzaro, di Cosenza e di Reggio Calabria e dei circondari di Messina e di Castroreale, della provincia di Messina, le ricostruzioni totali o parziali sul sito anteriormente occupato dagli edifici, che per qualsiasi causa siano stati distrutti, o demoliti, o abbattuti, sono vietate, quando il terreno non offra le garanzie stabilite all'art. 1 delle « Norme tecniche ed igieniche » di cui sopra per l'impianto di nuove costruzioni.

Nei comuni e nelle frazioni di comuni qui sotto designati, sono inoltre vietate le ricostruzioni nelle località per ciascuno di essi indicate.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località ove sono vietate le ricostruzioni
IN PROVINCIA DI CATANZARO		
Nel circondario di Catanzaro.		
Girifalco	Capoluogo	Rioni denominati Pioppi e Santa Domenica
Magisano	Id.	Rione dell'abitato posto verso sud-ovest.
Nel circondario di Monteleone.		
Acquaro	Limpidi	Attuale sede dell'abitato.
Briatico	San Leo	Sede dell'abitato distrutto.
Drapia	Gasponi	Prossimità dei cigli del terrazzo su cui giace l'attuale abitato.
Montelupo	Vena Inferiore	Sede dell'attuale abitato.
Id.	Triparni	Id. Id.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località ove sono vietate le ricostruzioni
Pizzo	Capoluogo	Parti dell'abitato soprastanti ad appicchi.
Piscopio	Id.	Parti dell'abitato soprastanti ai burroni S. Venere e la Monaca.
S. Gregorio d'Ippona.	Zammarò	A valle della strada in vicinanza del ciglione.
Tropea	Capoluogo	Prossimità ai cigli degli appicchi che circoscrivono l'abitato.
Zungri	Papaglionti	Parte dell'abitato prossima agli appicchi.

Nel circondario di Nicastro.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località ove sono vietate le ricostruzioni
Francavilla Angitola	Capoluogo	Parte dell'abitato prossima ai cigli degli appicchi.
Martirano	Id.	Sede dell'abitato preesistente.
Nocera Terinese	Id.	Sede attuale per la parte prossima ai cigli degli appicchi sovrastanti alle fiumare Grande e Rivale.
Polia	Id.	Sede attuale, per la parte prossima ai cigli dei burroni.

IN PROVINCIA DI COSENZA

Nel circondario di Castrovillari.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località ove sono vietate le ricostruzioni
Amendolara	Capoluogo	Zone dell'abitato prossime ai cigli dei burroni.
Lungro	Id.	Parte centrale a basso dell'abitato.
San Lorenzo Bellizzi	Id.	Sede dell'attuale abitato.

Nel circondario di Paola.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località ove sono vietate le ricostruzioni
Lago	Laghitello	Sede dell'attuale abitato.
Longobardi	Capoluogo	Zone dell'abitato prossime ai cigli dei burroni

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località ove sono vietate le ricostruzioni
	Nel circondario di Rossano.	
Pietrapaola	Capoluogo	La parte dell'attuale abitato minacciata dalla caduta dei massi dalla rupe soprastante.

IN PROVINCIA DI REGGIO CALABRIA

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località ove sono vietate le ricostruzioni
	Nel circondario di Gerace.	
Bianco	Zoparto	Intera area occupata dal paese.
Bovalino	Bovalino Superiore	Zone dell'abitato prossime ai cigli dei burroni
Brancaleone	Brancaleone Superiore	Sede dell'abitato attuale
Bruzzano	Capoluogo	Id. Id.
Caraffa del Bianco	Id.	Parte dell'abitato prossima ad appicchi
Ferruzzano	Id.	Sede dell'attuale abitato.
Mammola	Id.	Parte dell'abitato a valle della rotabile e quella prossima ad appicchi.
Palizzi	Id.	La parte dell'attuale abitato minacciata dalla caduta di massi dalla rupe soprastante.
Platì	Cirella	Versante meridionale del contrafforte su cui sorge l'abitato, e vicinanze dei cigli dei burroni che lo fiancheggiano.
Precacore	Precacore Superiore	Sede dell'abitato attuale.
Sant'Agata di Bianco	Capoluogo	Parte dell'abitato prossima agli appicchi.
Staiti	Id.	Sede dell'abitato attuale.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località ove sono vietate le ricostruzioni
	Nel circondario di Palmi.	
Caridà	Capoluogo	Parti dell'abitato prossime ai burroni.
Cinquefrondi	Id.	Parti dell'abitato prossime ad appicchi.
Cosoleto	Acquaro	Parte dell'abitato a valle della provinciale.
Delianova	Capoluogo e frazioni	Zone della sede attuale in vicinanze di appicchi.
Feroleto della Chiesa	Plaesano	Id. Id.
Maropati	Capoluogo	Sede attuale dell'abitato.
Id.	Tritanti	Zone della sede attuale in vicinanza di appicchi.
Polistena	Capoluogo	Parte dell'abitato prossima ad appicchi.
Rizziconi	Capoluogo e Drosi	Id. Id.
Rosarno	Capoluogo	Parti dell'abitato prossime ad appicchi.
San Giorgio Morgeto	Id.	Id. Id.
San Pier Fedele	Capoluogo e frazione Garopoli	Sede dell'abitato attuale.
Santa Cristina di Aspromonte	Lubrichi	Parti dell'abitato in vicinanza di appicchi.
Santa Eufemia di Aspromonte	Capoluogo	Sede d meno acclivi dale eccetto le parti meno acclivi del Rione Petto.
Seminara	Baritteri	Zone degli abitati prossime agli appicchi.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località ove sono vietate le ricostruzioni
		Nel circondario di Reggio Calabria.
Bagaladi	Capoluogo	Rione Vicaria dell'attuale abitato.
Bagnara	Solano Inferiore	Sede dell'attuale abitato.
Bova	Bova Superiore	Zone dell'abitato prossime agli appicchi, o minacciate dalla caduta dei massi.
Calanna	Milanesi	Sede dell'attuale abitato.
Id.	Capoluogo	Id. Id.
Id.	Villa Mesa	Parte della sede attuale in prossimità di appicchi.
Campo di Calabria	Capoluogo	Parti dell'abitato prossime ad appicchi.
Id.	Campo Piale	Id. Id.
Id.	Musalà	Sede dell'abitato attuale.
Cannitello	Capoluogo	Conoide del fiume Zagarella.
Id.	Porticello	Terreni soverchiamente vicini al mare e sul cono di deiezione del torrente Santa Trara.
Id.	Piale	Parti dell'abitato attuale in vicinanza di appicchi.
Cataforio	Capoluogo e Mosorrofa	Sede attuale degli abitati salvo la piccolissima spianata presso la chiesa di Mosorofa.
Condofuri	Amendolea	Sede attuale dell'abitato.
Gallico	Gallico Superiore	Sede dell'attuale abitato.
Id.	Santa Domenica	Parte dell'attuale abitato ad ovest della strada principale.
Gallina	Oliveto	Porzioni degli abitati sull'alluvione fluviale.
Melito di Porto Salvo	Pontedattilo	Sede dell'attuale abitato.
Motta S. Giovanni	Capoluogo	Rione Santa Maria dell'attuale abitato

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località ove sono vietate le ricostruzioni
Motta S. Giovanni	Lazzaro	Parte dell'abitato fra il mare e la ferrovia.
Pellaro	Capoluogo (Madonnella)	Sede dell'attuale abitato.
Reggio Calabria	Città.	Zone a valle della ferrovia dalla stazione centrale al porto. Zona a monte della ferrovia per una larghezza variabile da 30 a 50 metri dove è permessa solo la ricostruzione degli edifici destinati al commercio, al traffico, e al ricovero del personale addetto alla loro custodia e vigilanza. La larghezza di detta zona nei vari punti sarà determinata dal ministro dei lavori pubblici, avuto riguardo alle condizioni topografiche locali, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.
Id.	San Sperato	Sede dell'attuale abitato.
Id.	Vito Superiore ed Inferiore	Sede attuale eccetto la parte inferiore di Vito Superiore.
Id.	Nasiti	Sede dell'attuale abitato.
Id.	Trizzino	Id. Id.
Id.	Terreti	La parte dell'abitato a nord e nord-est della chiesa.
Id.	Perlupo	Sede attuale dell'abitato.
Id.	Pavagliana e Vinco	Sede attuale del rione Pavagliana.
Id.	Straorini	Sede attuale del rione maggiore o settentrionale.
Id.	Orti Superiore	Sede attuale dell'abitato.
Id.	Orti Inferiore	Parte della sede attuale a levante del rione Sant'Angelo.
Id.	Cerasi	Zona a nord-ovest dell'attuale abitato verso la contrada Pozzi di Giardino.
San Lorenzo	**Capoluogo**	**Parti dell'abitato in prossimità degli appicchi.**

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località ove sono vietate le ricostruzioni
San Lorenzo	San Pantaleone	Zone lungo la marina nel villaggio Salto La Vecchia fino a 150 metri dalla battigia del mare.
San Roberto	Borgata San Peri	Sede del'attuale abitato.
Sant' Alessio di Aspromonte	Capoluogo	Parte delle sede attuale prossima ad appicchi.
Santo Stefano di Aspromonte	Id.	Id. Id.
Scilla	Id.	Parti dell'abitato in prossimità degli appicchi.
Id.	Melia	Parti dell'abitato prossime ad appicchi.
Villa S. Giovanni	Capoluogo	Parte dell'abitato compresa fra la ferrovia ed il mare, ove rispettando le distanze legali, è permessa solo la ricostruzione degli edifici destinati al commercio ed al traffico marittimo.
Villa S. Giuseppe	Petto Gallico	Parte della sede attuale a valle della rotabile Villa San Giuseppe - Villa Mesa.

IN PROVINCIA DI MESSINA

Nel circondario di Castroreale.

Letojanni Gallodoro	Gallodoro	Quartiere settentrionale dell'abitato detto della Matrice.
Locadi	Capoluogo	Sede attuale dell'abitato.
Savoca	Id.	Parte della sede attuale prossima ad appicchi.

COMUNI	Capoluoghi o frazioni	Località ove sono vietate le ricostruzioni
	Nel circondario di Messina.	
Gualtieri Sicaminò	Capoluogo	Parte della sede attuale che riposa sulla alluvione fluviale.
Messina	Città	Le zone sulle sabbie sciolte in pendio, sulle ghiaie in pendio, e quelle prossime al ciglio esterno delle banchine od alla battigia del mare, nelle quali ultime, come pure in tutta l'area falcata del porto, è permessa solo la ricostruzione di edifici destinati al commercio, al traffico ed al ricovero del personale addetto alla loro custodia e vigilanza. La larghezza di tali zone prossime al mare nelle quali le ricostruzioni sono così limitatamente permesse, variabile in massima dai 70 ai 100 metri, verrà in seguito stabilita nei suoi vari punti dal ministro dei lavori pubblici, tenute presenti le speciali condizioni topografiche locali, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.
Id.	Ganzirri	Zona di 50 metri attorno al Pantano Grande.
Id.	Faro Superiore	Sede dell'attuale abitato.
Id.	Galati	Parte dell'abitato fra la strada provinciale e la marina.
Id.	Santa Margherita	Parte dell'abitato adiacente alla chiesa verso levante e mezzodì
Id.	Briga	Parte dell'abitato tra la strada provinciale ed il mare.
Id.	Altolia	Parte dell'abitato attuale non insistente su roccia solida
Id.	Larderia Superiore	Zona dell'abitato lungo la spaccatura verificatasi nel terreno.
Id.	Massa San Giorgio	Zona sabbiosa a sud-est della piazza

Art. 4.

Alle espropriazioni dei terreni occorrenti per le costruzioni dei nuovi centri abitati, o per l'ampliamento di quelli esistenti nelle località indicate al precedente art. 2, sono applicabili, entro il termine di un decennio dalla data del presente decreto, le disposizioni del primo e secondo comma dell'art. 3 del R. Decreto 25 aprile 1909, n. 217, avuto riguardo, per la determinazione del valore venale, a quello dei terreni stessi nel dicembre 1908, anteriormente al terremoto, e, per quanto riguarda il coacervo dei fitti al decennio che precede l'espropriazione.

Nel caso che l'indennità offerta non sia accettata, la sua liquidazione sarà fatta inappellabilmente da un Collegio arbitrale costituito nei modi prescritti dal 5° e 6° capoverso dell'art. 64 della legge 9 luglio 1908, n. 445.

Un Collegio arbitrale, formato nello stesso modo determinerà anche le indennità relative alle espropriazioni di cui al R. Decreto 25 aprile sopra detto, del quale resta abrogato l'ultimo comma.

Art. 5.

Le sanzioni stabilite col titolo 5° delle norme approvate col R. decreto 18 aprile 1909, n. 193, sono estese anche alle infrazioni delle disposizioni contenute negli articoli 2 e 3 del presente Decreto.

Art 6.

Il presente Decreto avrà effetto nello stesso giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* e sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 luglio 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI
BERTOLINI
ORLANDO
COCCO-ORTU.

Visto, *Il Guardasigilli:* ORLANDO.

R. DECRETO N. *561 che approva la tabella esplicativa indicante le somme che costituiscono il bilancio per l'esercizio 1908-1909 dell'Amministrazione dello Stato e delle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE RE D'ITALIA

Visti gli articoli 31 del R. decreto 17 febbraio 1884, N. 2016, che approva il testo unico della legge sull'Amministrazione e sulla contabilità generale dello Stato e 156 del relativo regolamento approvato col R. decreto del 4 maggio 1885, N. 3074;

Viste le leggi 24, 28 e 31 maggio, 4, 25, 28, 29 e 30 giugno 1908, nn. 205, 212, 213, 214, 215, 223, 228, 229, 294, 302, 305 e 311, colle quali vennero approvate le previsioni per l'entrata e per la spesa dello Stato, per l'Amministrazione del fondo pel culto, per l'Amministrazione del fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma e per l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1908-909;

Vista la legge in data 4 luglio 1909, N. 421, che approva le variazioni da introdursi alle previsioni stabilite colle leggi predette, per l'assestamento del bilancio dell'esercizio medesimo;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per il Tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

È approvata l'annessa tabella esplicativa (2) ripartita in quattordici prospetti, visti, d'ordine Nostro, dal Ministro del Tesoro, coi quali vengono indicate le somme che costituiscono il bilancio per l'esercizio finanziario 1908-909 dell'Amministrazione dello Stato e di quello del Fondo per il culto, del Fondo di beneficenza e di religione nella città di Roma e delle Ferrovie dello Stato.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, N. 191, del 16 agosto 1909

(2) La tabella esplicativa di cui nel presente decreto sarà pubblicata nella *Gazzetta ufficiale del Regno*.

Art. 2.

La previsione per la competenza della entrata ordinaria e straordinaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1908-909 è definitivamente stabilita nella somma di lire duemilacinquecentosei milioni trecentotrentamila quattrocentonovantasette e centesimi cinquantacinque (L. 2,506,330,497.55), quale risulta dalla colonna 6ª del propetto I.

Art, 3.

La previsione per la competenza della spesa ordinaria e straordinaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1908-909 è definitivamente stabilita nella somma di lire duemilaquattrocentoventi milioni ottocentocinquantatremila ottantacinque e centesimi sessantuno (L 2,420,853, 085.61), quale risulta dalla colonna 6ª del prospetto II.

Art. 4.

I residui attivi degli esercizi precedenti da trasportarsi all'esercizio 1908-900 sono determinati nella somma di lire quattrocentosettantanove milioni novecentonovantasettemila cinquecentoquattordici e centesimi ottantadue (L. 479,997,514.82), risultante dal rendiconto generale consuntivo dell'esercizio 1907-908 e riportata nella colonna 7ª del prospetto I.

Art 5.

I residui passivi degli esercizi precedenti da trasportarsi all'esercizio 1908-909 sono determinati nella somma di lire settecentosettantacinque milioni seicentosessantamila centoquarantuno e centesimi tre (L. 775,660.141.03), risultante dal rendiconto generale consuntivo dell'esercizio 1907-908, e riportata nella colonna 9ª del prospetto II.

Art. 6.

Le entrate ordinarie e straordinarie da incassare nell'esercizio 1908-909 sono determinate, giusta la colonna 9ª del pro-

spetto I, nella somma di . . . . L. 2,635,646,218.38
la quale, sotto deduzione dei minori incassi, indicati nel prospetto III, che si presume di effettuare per. . . . . » 79,069,386.55

si riduce a . . . . L. 2,556,576,731.83

Art. 7.

Le spese ordinarie e straordinarie da pagare nell'esercizio 1908-909 sono determinate, giusta la colonna 11ª del prospetto II, nella somma di. . . . . . . L. 2,702,800,755 64
che, sotto deduzione dei minori pagamenti, indicati nel prospetto III, che si ritiene eseguire per . . . . » 216,224,060 45

si riduce a . . . . L. 2,486,576, 695.19

Art. 8.

La previsione del conto di Cassa per l'esercizio 1908-909 è stabilita secondo il prospetto IV, dal quale risulta alla chiusura dell'esercizio stesso un presunto fondo di tesoreria di lire quattrocentonovanta milioni duecentoquarantunmila quattrocentocinquantadue e centesimi sessanta (L. 490,241,452 60).

Art. 9.

La situazione del Tesoro alla fine dell'esercizio 1908-909 viene presunta, siccome risulta dal prospetto V, nella differenza attiva di lire tredici milioni settecentoottantaquattromila ventidue e centesimi settantacinque (L. 13,784,022.75).

. . . .

(*Omissis*).

. . . .

Art. 12.

Le somme che costituiscono il bilancio delle Ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1908-909, vengono determinate come segue:

a) la competenza dell' entrata ordinaria e straordinaria è fissata nella somma di lire millecentodiciassettemilioni centotrentaquattromila trecentoquarantuno e centesimi nove (L. 1,117,134,341.09), giusta la colonna 6ª del prospetto XII;

b) la competenza della spesa ordinaria e straordinaria è approvata nella somma di lire millecentodiciassettemilioni centotrentaquattromila tecentoquarantuno e centesimi nove (L. 1,117,134,341,09), giusta la colonna 6ª del prospetto XIII;

c) i residui attivi dei precedenti esercizi da trasprrtare all'esercizio 1908-909, sono determinati nella somma di lire sessantamilioni cinquecentocinquantottomila centoquarantasette e centesimi due (L. 60,558,147.02), risultante dal rendiconto consuntivo dell'esercizio 1907-908 e riportata nella colonna 7ª del prospetto XII;

d) i residui passivi dei precedenti esercizi da trasportare all'esercizio 1908-909, sono determinati nella somma di lire sessantanovemilioni novecentomila centotrentuno e centesimi quarantadue (L. 69,900,131.42), risultante dal rendiconto consuntivo dell'esercizio 1907-908 e riportata nella colonna 7ª del prospetto XIII;

e) le entrate ordinarie e straordinarie da incassare nell'esercizio 1908-909, sono previste nella somma di lire millecentosettantaquattromilioni seicentonovantaduemila quattrocentottantotto e centesimi undici (L. 1,174,692,488.11), giusta la colonna 9ª del prospetto XII;

f) le spese ordinarie e straordinarie da pagare nell'esercizio 1908-909, sono previste nella somma di lire millecentosessantanovemilioni trentaquattromila quattrocentosettantadue e centesimi cinquantuno (L. 1,169,034,472.51), giusta la colonna 9ª del prospetto XIII;

g) la previsione del conto di Cassa per l'esercizio 1908-909 è stabilita secondo il prospetto XIV, dal quale risulta alla chiusura dell'esercizio stesso un presunto fondo di Cassa di lire cinquantacinquemilioni (L. 55,000,000).

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 25 luglio 1909.

VITTORIO EMANUELE.

CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

Allegato **A.**

CONDOTTE PRINCIPALI
Ascendenti.

STAZIONI	II	IV eventuale	VI	VIII	X	XII	XIV	XVI	XVIII	XX	XXII
Brindisi	**9706** 0.2	**9710** 2.51	**9714** 4.2	**9716** 8.15	**9692** 10.40	**9696** 14.42	**9700** 19.44	**9704** 21.5			
Bari	4.47 **9708** 6.51	7.57 8.14	11.30 **9716** 14.16	13.37 **9718** 16.55	17.47 20.19	21.43 **9698** 0.15	1.6 **9704** 4.35	4.2 **9706** 5.34			
Foggia	14.48 **9668** 18.55	16.55 **9670** 20.11	22.35 **9676** 0.50	0.13 **9678** 2.14	2.— **9682** 3.36	7.37 **9688** 9.35	11.4 **9690** 12.20	13.7 **9664** 15.56			
Castellammare A.	5.— **9650** 6.34	6.15 **9652** 7.58	10.55 **9656** 11.44	12.50 **9660** 14.26	14.31 **9632** 16.45	20.20 **9638** 22.06	23.25 **9642** 0.25	1.37 **9646** 3.49			
Ancona	16.30 **9608** 17.8	17.24 **9610** 18.45	20.47 **9614** 22.15	23.33 **9618** 1.19	0.42 **9871 in rit.** 0.36	5.50 **9626** 6.5	10.11 **9630** 10.45	13.57 **9604** 15.16			
Falconara M.	17.27 17.37	19.1 19.15	22.34 23.14	1.37 1.38	0.52 **9622** 3.29	6.21 6.50	11.1 11.16	15.34 15.44			
Rimini	22.45 23.28	23.48 0.30	2.49 3.29	5.12 6.30	9.25 9.38	10.59 12.9	18.16 18.28	20.30 21.37			
Faenza	2.20 **9612** 5.15	3.37 3.50	6.55 **9616** 9.6	9.46 10.30	12.15 speciale **PM 8238** 13.5 …	14.40 speciale **PM 8240** 16.46 …	21.34 **9602** 23.—	0.33 **9608** 2.28			
Bologna	7.11 speciale **PM 5024** 12.55 …	6.18 speciale **PM 5020** 11.20 …	11.30 speciale **PM 5022** 12.— …	12.40 **8880** 17.22	14.40 … **8878** 15.8	18.38 … speciale **PM 5026** 19.10 …	1.47 **8864** 2.18	5.— speciale **PM 5018** 6.30 …			
Modena	14.17 16.5	12.30 12.35	13.20 13.40	19.54 20.5	16.59 17.20	20.24 … 23.38 …	2.26 4.19	7.40 7.50			
Reggio E.	17.34 17.50	13.22 13.32	14.27 15.—	20.52 21.—	18.7 18.15	0.25 0.37	5.7 5.20	8.41 8.50	speciale **PM 5028** 1.40 …	**8862** 4.40	**8882** 22.30
Parma	18.43 … **8892** 20.—	14.28 … **8834** 15.56	16.40 … **8876** 17.10	21.53 22.40	20.3 21.20	1.30 … **8884** 2.5	6.13 **8828** 7.27	10.30 … **PM 3862** 10.49 …	2.40 … **8888** 4.15	5.33 **PM 3860** 6.24	23.23 0.40
Piacenza	23.7 24.—	↓	20.5 21.40	0.46 2.30	24.— 1.5	5.25 **8888** 7.27	↓	↓	6.13	↓	2.51 3.10
Milano P. R.	3.16	↓	1.20	5.45	4.30	10.—	↓	↓		↓	7.50
Piadena		17.26 18.40					8.46 9.44	12.1 … **8830** 12.10		7.50 … 8.— …	
Brescia		21.21 **PM 3708** 21.50 …					13.10 **PM 3710** 14.10 …	14.41 **8676** 16.20		10.40	
Bergamo		23.50 … **8602** 3.40					16.14 … 17.15	18.35 **PM 3712** 20.— …			
Ponte S. Pietro		3.59 4.2					17.32 **8608** 18.10				
Seregno		6.— **8526** 7.3					20.20 **8538** 20.40	21.45 … **8540** 22.40			
Chiasso		8.20					23.4	0.59			

Il segno … indica che l'ora di arrivo e di partenza dei treni speciali è approssimativa.

CONDOTTE PRINCIPALI
Discendenti.

STAZIONI	I	III	V	VII	IX	XI
Chiasso				**8535** 17.25		
Seregno				19.35 **8615** 20.35		
Ponte S. Pietro				22.18 22.50		
Bergamo				23.10 **8665–8705** 7.—		
Brescia			speciale **PM 3861** 5.15 …	9.40 **8829** 12.10		
Piadena			7.17 … 7.50 …	14.49 15.2		
Milano P. R.	**8863** 18.26	**8865** 22.59			**8873** 6.40	**8877** 11.29
Piacenza	23.— 1.15	1.55 2.55			10.— 11.20	15.40 15.50
Parma	3.30 4.30	5.10 6.30	9.36 … **8869** 10.—	17.— **8875** 18.—	14.20 14.40	19.— 21.—
Reggio E.	5.32 6.40	7.16 7.40	11.2 11.10	19.2 19.20	15.26 17.10	21.52 23.35
Modena	7.34 8.12	8.33 9.46	12.4 13.10	20.14 20.55	17.54 18.5	0.29 0.40
Bologna	9.20 **9613** 10.35	10.47 **9615** 12.21	14.27 **9619** 14.50	23.5 **9629** 23.55	19.43 speciale **PM 8239** 20.20 …	1.40 **9603** 2.30
Faenza	12.36 13.21	14.23 14.54	17.10 17.33	1.42 1.50	22.7 … **9625** 22.51	4.— **9605** 5.28
Rimini	15.57 16.28	18.15 18.32	22.18 22.45	4.11 4.34	1.44 2.7	9.28 9.48
Falconara M.	20.19 20.40	23.39 23.49	2.3 2.19	9.8 9.38	6.— 6.10	14.20 14.55
Ancona	**2056** **9659** 22.35	0.5 **9633** 1.38	2.35 **9637** 3.58	9.54 **9647** 12.47	6.26 **9643** 10.11	15.11 **9651** 16.41
Castellammare A.	6.5 **9671** 7.50	10.5 **9675** 13.19	13.9 speciale **PM 8009** 14.2	21.55 **9663** 1.37	19.29 speciale **PM 8001** 21.50	0.57 **9665** 3.35
Foggia	19.48 **9715** 22.57	1.20 **9695** 3.35	20.24 **9691** 0.13	11.42 **9711** 17.10	4.31 **9701** 8.57	14.4 **9713** 18.42
Bari	4.35 5.7	10.21 10.35	6.50 **9693** 8.22	0.15 1.25	15.45 16.33	2.37 3.5
Brindisi	12.13	17.56	16.9	6.10	21.5	10.33

CONDOTTE SUSSIDIARIE

Ascendenti.

STAZIONI	VI Z	X Z	XII Z	XIV Z
Ancona				
Rimini	2.49 arrivo della VI **9306** 4.39		10.59 arrivo della XII **9314** 14.41	
Ferrara	10.— **9262** 12.17		23.15 **9278** 0.12	
Padova	15.50 **8724** 17.—		↓	
Bologna	↓		↓	
Rovigo	↓		1.53 **9072** 3.35	
Legnago	↓		5.30 **8848** 7.24	
Modena	↓	16.59 arrivo della X **9034** 17.42	↓	3.36 arrivo della XIV **9026** 4.20
Verona P. N.	20.54 21.52 } P. Vescovo	23.32 **8740** 0.40	↓	↓
Mantova	↓	↓	9.17 10.34	7.4 **8846** 7.10
Piadena	↓	↓	12.11 12.50	8.10 **8824** 9.44 Riprende la XIV
Cremona	↓	↓	14.26 14.48	
Codogno	↓	↓	16.10 **8872** 17.—	
Brescia	1.14 1.23	4.50 **8728** in ritardo 4.45	↓	
Milano P. R.	5.16	10.31	19.57	
Bergamo				
Seregno				
Chiasso				

CONDOTTE SUSSIDIARIE

Discendenti.

STAZIONI	V Z	VII Z	IX Z	XI Z
Chiasso		**8535** 17.25		
Seregno		19.35 **8615** 20.35		
Bergamo		23.10 **8665 — 8705** 7.—		
Milano P. R.		↓	**8703** 2.45	**8869** 2.—
Brescia	**8705** 9.50	9.40 **8829** 12.10	6.8 6.45	↓
Codogno	↓	↓	↓	4.35 **8843** 6.—
Cremona	↓	↓	↓	6.48 **8845** 8.40
Piadena	↓	14.49 **8849** in ritardo 14.36	↓	10.2 10.15
Mantova	↓	15.55 **9033** 17.32	↓	12.3 12.20
Verona P. N.	13.30 15.38 } P. Vescovo	↓	10.38 **9029** 10.42	↓
Modena	↓	20.40 **8875** 20.55 Riprende la VII	16.55 **8873** 18.5 Riprende la IX	↓
Legnago	↓			14 12 **9079** 14.42
Rovigo	↓			16.27 **9265** 17.5
Bologna	↓			↓
Padova	20.48 **9245** 2.30			↓
Ferrara	5.20 **9307** 5.40			18.45 **9315** 18.55
Rimini	9.51 **9609** 11.16			23.23 **9605** 9.48 Riprende l' XI
Ancona	17.17 **9637** 3.58 Riprende la V			

Ordine di Servizio N. 249. (Servizio XI e VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 9, 11, 16, 17, 30, 33 e 46 del Compartimento di Ancona

Impianto di segnali e di apparati di sicurezza nella stazione di Bologna - lato Ancona.

A partire dai treni 53 e 58 del 21 settembre 1909, nella stazione di Bologna, lato Ancona, verranno soppressi i segnali attuali, sostituendoli coi seguenti:

a) un semaforo a distanza di 3ª categoria seguito da altro di 1ª categoria a due ali, che comandano: la superiore ai treni in arrivo al fascio merci della Mascarella, e l'altra a quelli in arrivo al fabbricato viaggiatori;

b) un segnale a disco per la partenza dal detto fascio merci;

c) un semaforo per le partenze dal F. V.

Oltre ai predetti segnali, nello schizzo annesso al presente Ordine di Servizio, sono indicati i posti di manovra I e II (situati rispettivamente alle progressive Km. 0.320 e Km. 0,750) dai quali vengono manovrati i segnali e i deviatoi contrassegnati con lettere nello schizzo medesimo.

Il collegamento fra i segnali e i deviatoi interessanti i binari di corsa è ottenuto mediante serratura di sicurezza Rizzi-Sola.

Nell'unito schizzo sono inoltre specificati i consensi che il F. V. ed i posti di manovra I e II dovranno concedere sui vari segnali per l'arrivo e la partenza dei treni.

In dipendenza dell'impianto di detti consensi verrà soppresso l'attuale disco di comando 23 situato presso l'ex rimessa Automotrici Elettriche.

Tutti i segnali che nello schizzo non portano indicazioni di categoria sono da considerarsi come segnali di prima categoria.

Ordine di Servizio N. 250. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 15 ed al personale delle gestioni

---

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

(Vedi Circolare N. 40-1908).

Allegate al presente Ordine di Servizio, si riportano le disposizioni in vigore circa le misure atte ad impedire la diffusione della fillossera e riguardanti i trasporti sia in servizio interno che in servizio internazionale, con l'elenco dei comuni fillosserati o sospetti di infezione fillosserica al 21 luglio 1909.

Tutte le precedenti pubblicazioni fattesi in materia tanto dalle Amministrazioni delle ex Reti Adriatica, Mediterranea e Sicula, quanto dall'Amministrazione attuale restano perciò annullate dalle presenti disposizioni.

Avvertesi che, in base a disposizione del Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio, le aggiunte e variazioni che saranno da apportarsi al detto Elenco verranno di volta in volta comunicate direttamente a cura dei Prefetti delle rispettive provincie alle stazioni interessate alle quali spetta, quindi, di introdurvi le relative aggiunte.

Dell'elenco medesimo verrà fatta e diramata alla fine di ogni anno una ristampa con tutte le modificazioni ed aggiunte apportate nel frattempo.

Si fa speciale raccomandazione alle stazioni per l'esatta e scrupolosa osservanza delle disposizioni contenute nel presente Ordine di Servizio, anche per evitare che, specie al confine, i trasporti vengano rifiutati, o comunque, ostacolati nel loro inoltro.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 250 1909.

ISTRUZIONI

sui provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera

Disposizioni riguardanti l'Italia.

Per norma delle stazioni e perchè esse abbiano a tenerne conto nell'accettazione delle spedizioni di vegetali che si effettuano nell'interno del Regno, si riassumono e si confermano nella presente Istruzione le disposizioni riguardanti le misure atte ad impedire la diffusione della fillossera, abrogando le precedenti istruzioni in materia. — A tal uopo si riporta anzitutto qui di seguito il decreto 11 agosto 1902 (allegato *A*) del Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio, che regola in modo generale i divieti di esportazione dai Comuni infetti o sospetti di fillossera, e che sostituisce i decreti precedenti. Seguono poi le disposizioni speciali per alcune Provincie ed alcuni Comuni ed il decreto 25 gennaio 1909 vietante l'importazione delle viti americane dalla Francia, (allegato B).

. Le stazioni poste in Comuni infetti o sospetti, devono osservare il divieto di cui l'art. 1 di detto decreto, nonchè l'eccezione al divieto medesimo per i prodotti specificati nelle categorie *a*), *b*), *c*), *d*) *e*), *f*), *g*) dell'art. 2, quando vengono trasportati alle condizioni ivi indicate ed aquelle specificate agli articoli 3 e 6.

Per effetto del disposto dell'art. 5 le citate stazioni possono inoltre accettare liberamente le materie, di cui alla categoria *b*) dell'art. 1, quando siano dirette a Comuni contermini pure infetti o sospetti e le stazioni poste in Comuni infetti possono, alla loro volta, accettare anche le materie, di cui alle categorie *a*), *c*), *d*) dell'articolo stesso, qualora siano dirette a Comuni contermini del pari infetti, nei quali non si applica più il metodo distruttivo.

Avvertesi che per effetto della dichiarazione aggiuntiva all'art. 3 della Convenzione antifillosserica internazionale di Berna, 3 novembre 1881, firmata a Berna il 15 aprile 1889 e resa esecutoria in Italia con decreto 15 dicembre 1889, N. 6556 serie 3ª (allegato *C*), per le spedizioni dirette all'estero, composte di piante vive, esclusa, ben inteso, la vite, non occorre il certificato del Sindaco del luogo d'origine quando provengono da stabilimenti orticoli, scuole, giardini, ecc. debitamente visitati e trovati in regola colle disposizioni della Convenzione predetta, anche se situati in Comuni infetti da fillossera.

Gli stabilimenti che si trovano in tali condizioni sono quelli specificati nell'allegato *F*.

Questa eccezione alla regola non si estende alle spedizioni di piante vive dirette nell'interno, per le quali, se gli stabilimenti orticoli, scuole, giardini, ecc. che le eseguiscono si trovano nel territorio di un Comune sospetto od infetto dalla fillossera, occorre sempre il certificato del sindaco, in conformità del disposto dall'art. 3 del precitato decreto.

Nell'accettazione dei trasporti per l'estero è da tenersi presente che le dogane di confine sono rigorosissime nell'applicazione delle disposizioni riguardanti la fillossera. Esse rifiutano in modo assoluto i trasporti che non corrispondono alle condizioni volute, fra le quali principalmente quelle che i colli ed i carri non contengano sarmenti, foglie od altre parti di vite, e che le uve da vendemmia siano pigiate e contenute in fusti di capacità non inferiore a 5 ettolitri, od in carri serbatoi, ben chiusi e netti in maniera da non aver all'esterno traccie di mosto o di frammenti di terra. Sono ammessi i tubi per la fermentazione purchè inchiodati alla parte superiore dei fusti e formati in maniera che solo il gas possa uscire, ma non il mosto e l'uva.

Per agevolare alle spedizioni di uva dirette all'estero l'inoltro dalle stazioni di confine, necessita che il carico delle casse e ceste sia fatto in modo da lasciare nel mezzo del carro, in senso longitudinale, uno spazio libero, onde la dogana possa eseguire subito e senza ostacoli la visita delle merci. Altrimenti, occorrendo, per visitare i colli situati nelle testate del carro, lo scarico di quelli situati nel centro, le spedizioni dovrebbero subire una sosta prima di essere inoltrate a destinazione.

Si riportano nell'allegato *E*, a maggiore intelligenza, le disposizioni valevoli per l'importazione e il transito nella Svizzera, Francia, Germania, Austria-Ungheria e Russia.

Si fa seguire alla presente Istruzione un elenco completo dei Comuni infetti o sospetti che sono compresi nelle provincie attraversate dalla ferrovia (allegato *G*).

Disposizioni riguardanti gli Stati esteri

Nell'allegato *D* si riportano le disposizioni che si riferiscono al movimento delle merci pericolose alla diffusione della fillossera da e per il territorio dei singoli Stati, compreso nella zona di Km. 10 dal confine, la cui osservanza spetta quindi alle stazioni situate in tale zona.

Il personale ferroviario addetto al confine alle operazioni di transito e di dogana, deve però alla sua volta invigilare per impedire l'entrata e l'uscita delle merci eventualmente accettate a partenza in contravvenzione alle disposizioni stesse.

L'importazione in Italia delle materie atte a diffondere la fillossera, provenienti dai paesi che hanno aderito alla Convenzione internazionale antifillosserica di Berna (allegato *C*), è regolata dalla Convenzione stessa. L'importazione invece dai paesi che non hanno aderito alla citata Convenzione è proibita, salvo le autorizzazioni speciali che il Ministero di agricoltura, industria e commercio è in facoltà di dare.

L'importazione dei vegetali provenienti da stabilimenti orticoli esteri che si sono messi in regola colla Convenzione antifillosserica di Berna, ha luogo senza la produzione del certificato dell'autorità del paese d'origine, per effetto dell'accordo di cui all'ultimo capoverso dell'art. 3 della Convenzione suddetta

A tale riguardo il Ministero ha disposto che « le dogane « di confine, dopo avere verificato che i vegetali da importarsi « nel Regno provengono da stabilimenti orticoli stranieri in

« regola con la Convenzione internazionale antifillosserica di
« Berna (consultando all'uopo il rispettivo elenco di quegli sta-
« bilimenti, comunicato dal Governo firmatario della detta Con-
« venzione) emetteranno nella lettera di vettura, che accompagna
« la spedizione, una dichiarazione la quale attesti il diritto di
« **libero transito** della merce, ed esima quindi le Stazioni fer-
« roviarie italiane dall'obbligo di richiedere qualsiasi certificato
« di origine delle materie importate ».

Per l'osservanza delle disposizioni inerenti all'importazione e transito sono specialmente incaricate le dogane di confine ove devono eseguirsi le operazioni relative, non essendo ammesso l'inoltro dei vegetali in genere alle dogane interne in esenzione di visita, ed il personale preposto alle stazioni di confine, specialmente quello adibito al servizio doganale, prenderà nota delle predette disposizioni dai Bollettini ufficiali delle gabelle. Tuttavia qui appresso si riassumono le principali disposizioni per norma anche delle stazioni interne.

a) Importazione dai paesi che **hanno aderito** alla Convenzione di Berna.

VEGETALI O ALTRE MATERIE che si vogliono importare	CONDIZIONI alle quali è ammessa l'importazione
Viti, parti di viti, prodotti ed accessori delle viti.	
Vino . . . . Vinacciuoli	Circolano liberamente.
Uva da tavola.	Deve essere contenuta in scatole, casse o panieri solidamente imballati e che ciò non ostante siano facili a visitarsi.
Uva da vendemmia.	Deve essere pigiata ed in fusti od altri recipienti ben chiusi, della capacità di 5 ettolitri almeno, senza traccia di terra e di vite.
Vinacce	Devono essere contenute in casse o botti ben chiuse.
Pianticelle . . . . Talee con radici e senza . . . . . Sarmenti. . . . . Viti estirpate . . . . Pali e tutori già usati	Esclusi dalla importazione.
Fiori e frutti.	
Fiori recisi . . . . Frutti di qualsiasi specie, tanto freschi quanto secchi.	È libera la importazione. Nel fiore reciso s'intende compresa quella parte di gambo, anche con foglie, che ordinariamente accompagna il fiore stesso.
Ortaggi.	
Agli (*Allium sativum*) . . . . . Asparagi (*Asparagus officinalis*). . Barbabietole (*Beta vulgaris*) . . . Broccoli (*Brassica oleracea botrytis viridis* . . . . Carciofi (*Cynara Scolymus*). . . . Cardoni (*Cynara cardunculus*) . . Carote o radiche gialle (*Daucus Carota*) . . . . Cavolfiori (*Brassica oleracea botrytis alba*) . . . . Cavoli (*Brassica oleracea, var.*) . . Cipolle (*Allium Coepa*) . . . . . Funghi (*Agaricus, Boletus, ecc.*). . Insalata, anche con radice (*Lactuca. Cichorium, Endivia, Lepidium, ecc*) Patate (*Solanum tuberosum*) . . . Porri (*Allium Porrum*) . . . . . Radicchio (*Cicorium Intybus*) . . . Rafanelli o radici . . . } Rafani . . . . } (*Raphanus sativus, var.*) Ramolacci o ravanelli neri } Rape (*Brassica rapa*) . . . . . Sedani (*Apium graveolens*). . . . Tartufi (*Tuber cibarium*)	È libera la importazione. Non si possono però importare nelle zone di confine, se provengono da zone pure di confine di Stato estero, ove siano stati coltivati in piantagioni intercalate con viti fillosserate. E nei casi dubbi sulla provenienza delle singole spedizioni, le autorità doganali sono autorizzate ad esigere, a mezzo di un certificato del sindaco del luogo di origine, la prova che le spedizioni stesse provengano da luogo non infetto e non sospetto per la vicinanza a focolari d'infezione. Anche in questi casi i vegetali non possono entrare nel territorio dello Stato che per una delle vie doganali, per essere sottoposti alle relative operazioni di entrata.

VEGETALI O ALTRE MATERIE che si vogliono importare	CONDIZIONI alle quali è ammessa l'importazione
Sementi.	
Semi d'ogni genere . . . . Bulbi da fiore	È libera la circolazione.
Piante in genere. Pianticelle (piccole piantine con radici provenienti da semi) . . . . Arbusti . . . . Vegetali diversi (comprese le piante d'alto fusto)	Provenienti da vivai, da giardini o da serre solidamente imballati, ma in guisa da permettere gli accertamenti necessari, e accompagnati da una dichiarazione dello speditore e da un attestato dell'autorità competente del paese di origine. Questo certificato non è necessario allorchè si tratta di spedizioni di piante provenienti da uno stabilimento inscritto negli elenchi degli stabilimenti, delle scuole e dei giardini orticoli o botanici, ufficialmente dichiarati in regola con le esigenze della convenzione. L'importazione di questi prodotti può effettuarsi soltanto presso le seguenti dogane: Ventimiglia, *Modane*, Luino, Chiasso, Ala, Pontebba, Udine, Palmanova, Visinale, Bard, Grimaldi, Piena, Riva di Trento, Torbole, Ponte Caffaro, Porto Ceresio, Tirano, Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Brindisi, Bari, Ancona, Venezia, Palermo, Messina, Catania, Siracusa, Cagliari, Porto Torres, Piombino, Savona.
Concimi.	
Concimi vegetali . . . . id. misti . . . . Terricci	Esclusi dalla importazione.

Per l'applicazione delle agevolezze indicate nella tabella che precede sono da osservarsi le seguenti disposizioni:

Le spedizioni, quali che siano, non debbono contenere nè frammenti, nè foglie di viti.

Gli oggetti sequestrati dagli uffici doganali per infrazione alle norme stabilite devono essere respinti al luogo di partenza, a spese di chi di diritto, o, a scelta del destinatario, se è presente, distrutti per mezzo del fuoco.

Gli oggetti sui quali gli esperti consultati (Delegati antifillosserici) trovassero la fillossera, o indizi della presenza di essa, devono essere subito distrutti sul posto, per mezzo del

fuoco, insieme col loro imballaggio. Sarà redatto processo verbale da trasmettersi al Governo del paese d'origine

Ai viaggiatori che provengono da uno dei paesi che hanno aderito alla Convenzione antifillosserica di Berna è permesso di importare, come bagaglio a mano, in qualunque epoca, le piccole piante, *escluse quelle della vite*, i fiori in vaso e le uve da tavola senza foglie e senza sarmenti.

b) Importazione dai paesi non aderenti alla Convenzione di Berna.

L'importazione delle materie atte a diffondere la fillossera dai paesi non aderenti alla Convenzione di Berna (allegato C) è vietata a norma del testo unico delle leggi antifillosseriche.

Nel divieto non sono compresi i semi, i quali sono ammessi alla libera circolazione internazionale. I tuberi non sono considerati come semi, ma quali parti vive di piante.

Alle facoltà date al Ministero di Agricoltura Industria e Commercio dal citato testo unico delle leggi antifillosseriche si deve aggiungere quella di cui al R. Decreto 12 aprile N. 5659 Serie 3.ª, di poter permettere l'introduzione delle *piante e parti vive di piante,* con quelle norme che il Ministero stesso crederà necessario di fissare nei singoli casi.

Per effetto delle dette facoltà è concesso:

a) l'importazione delle *sanse per estrarne l'olio* provenienti da alcuni paesi d'oltre mare, dalla Francia e dal Tirolo del Sud, purchè accompagnate da un certificato di origine emesso dalle Autorità locali e vistato, dove è possibile, dal Console italiano;

b) l'importazione fino al 30 giugno di ogni anno delle foglie di gelso per la bachicoltura;

c) ai viaggiatori di qualunque provenienza di importare, anche dal 1° maggio al 31 ottobre (*dal 1° Novembre al 1° Maggio l' importazione é già permessa dall' art. 2 del testo unico dalle leggi antifilosseriche*)**,** i fiori sciolti od in mazzolini, destinati evidentemente al loro ornamento personale, come pure le

piccole provviste di frutta che portassero seco per consumarla durante il viaggio.

Si ricorda infine alle stazioni che, pure attenendosi scrupolosamente, nell'interesse pubblico e per evitare molestie e controversie all'Amministrazione, alle norme qui riportate, esse dovranno per altro declinare ogni responsabilità, agli effetti dell'art. 8 delle Tariffe e dell'art. 10 della convenzione di Berna per i trasporti in servizio internazionale circa le conseguenze dannose che potessero derivare agli speditori od ai destinatari dalla inosservanza delle norme stesse.

ALLEGATO **A.**

Divieto di esportazione dei vegetali e di altre materie dai Comuni infetti e sospetti d'infezione fillosserica (Decreto ministeriale 11 Agosto 1902).

Art. 1. — Dai comuni (o frazioni di comuni) ufficialmente dichiarati infetti dalla fillossera, o sospetti d'infezione fillosserica, è vietata l'esportazione:

a) delle viti e di ogni parte di esse, tanto allo stato verde che secco;

b) delle piante e parti di piante, di qualsivoglia altra specie, non completamente secche;

c) dei concimi vegetali, di quelli misti e dei terricci;

d) dei pali e sostegni di viti già usati.

E' vietato del pari l'inviare, il vendere, il consegnare i sopra indicati oggetti, per essere esportati dai comuni infetti o sospetti.

Art. 2. — Non sono compresi nel divieto:

a) le vinacce fermentate, i vinaccioli, l'uva secca, l'uva fresca pigiata e non pigiata;

b) le sanse, i semi di qualsiasi pianta, i fiori recisi, le foglie e frutti degli alberi e degli arbusti, i baccelli delle leguminose, i frutti delle cucurbitacee (zucche, zucchini, poponi, cocomeri e simili), le patate, le cipolle, gli agli, i porri, i sedani, le barbabietole, le carote, le rape di ogni specie, i finocchi, le insalate di qualunque specie, e gli altri ortaggi, purchè affatto mondi di terra, nei congrui casi, con quella parte soltanto di foglie e di gambo ritenuta necessaria per meglio conservarli;

c) le piante e le piantine forestali, agrarie, ornamentali, e quelle di qualsivoglia altra specie (esclusa la vite) non contemplate nella lettera *b*), se provenienti da terreno dove non si coltivano viti, che non abbia servito a deposito di parti di viti e sia lontano da qualsiasi vite non meno di 20 metri. Se fra il detto terreno e le viti v'ha un ostacolo ritenuto sufficiente ad impedire l'estendersi delle radici, la distanza predetta potrà essere soltanto di 10 metri.

I giardini, stabilimenti o vivai di nuovo impianto, per godere del beneficio di cui sopra, debbono provare che le piante in essi coltivate provengano da semi, o vengano da altri terreni i quali si trovino nelle suindicate condizioni;

d) le spazzature urbane;

e) la terra d'erica o di brughiera, od in genere la terra di boschi, purchè provenienti da località lontana almeno 100 metri da qualsiasi vite;

(*f* lo stallatico fermentato in concimaie lontane almeno 20 metri da qualsiasi vite;

g) la legna anche verde, proveniente da località lontane almeno 100 metri da qualsiasi vite.

Le materie specificate nelle lettere *c, d, e, f, g* non possono esportarsi, se non accompagnate da un certificato emesso dal Sindaco del luogo di origine, e che accerti l'esistenza delle condizioni, qualità e modalità prescritte più sopra per le materie stesse.

Art. 3. — Le uve fresche pigiate o non pigiate di cui all'articolo 2, dovranno essere prive di foglie, di tralci o di altre parti legnose della vite e potranno essere contenute in recipienti anche aperti, purchè mondi da terra.

Il Ministero o per delegazione di esso le Autorità antifillosseriche, determineranno (ove ciò torni necessario) le vie per le quali le uve da vino non pigiate dovranno transitare.

Art. 4. — Le materie soggette a divieto, provenienti da un Comune ufficialmente non dichiarato infetto o sospetto, e dirette ad altro ugualmente immune, se abbiano a transitare per Comuni infetti o sospetti, dovranno essere accompagnate da certificato d'origine emesso dal Sindaco, e custodite in casse di legno ben chiuse ma che si possano aprire per la visita. La merce inoltre dev'essere accompagnata da una dichiarazione dello speditore con l'indicazione delle materie spedite.

Nei casi di trasporto fatto con veicoli di pubblico servizio, treni ferroviari messaggerie, tramways, piroscafi e simili, alla mancanza del certificato d'origine potrà supplire la bolletta di spedizione.

Art. 5. — I prodotti di cui è vietata l'esportazione col presente decreto, appartenenti alle categorie *b*) e *c*) dell'articolo primo, possono trasportarsi liberamente entro il territorio di Comuni (o frazioni) contermini fillosserati o sospetti; i prodotti, invece, appartenenti alle categorie *a*) e *d*) possono liberamente trasportarsi soltanto entro il territorio di Comuni (o frazioni) contermini fillosserati, nei quali non si applichi più il metodo distruttivo.

Art. 6. — La presenza di foglie di viti o di parti di vite in mezzo alle altre piante e parti di piante, nei veicoli e nei recipienti, basterà ad impedire l'esportazione di tutta la merce.

Art. 7. — Ai fatti preveduti dall'art. 16 della legge, testo unico, sulla fillossera, come pure alle trasgressioni delle prescrizioni dei delegati fillosserici indicate nell'articolo 15 della medesima legge, sono applicabili le disposizioni e sanzioni penali degli articoli stessi, anche nel caso che quei fatti o quelle trasgressioni avvengano in relazione a quanto è vietato dal presente decreto.

Alla esportazione, ovvero all'invio, alla vendita, alla consegna per l'esportazione dei vegetali e delle altre materie soggette a divieto giusta il presente decreto, sono applicabili le sanzioni e le disposizioni contenute nell'art. 15 della detta legge.

La semplice mancanza del certificato d'origine (quando anche si provi la osservanza delle condizioni, qualità e modalità indicate nell'articolo 2, lettere *c, d, e, f, g* del presente decreto) e le violazioni all'art. 4 saranno punite con pena pecuniaria non superiore alle L. 100.

Art. 8. — Gli oggetti sottoposti ad assoluto divieto, se sorpresi in contrav-

venzione al decreto presente, verranno confiscati per essere subito distrutti od in altro modo resi inutili.

Gli oggetti ammessi all'esportazione, ma in contravvenzione alle condizioni, qualità e modalità per essi prescritte, saranno confiscati e, a seconda del caso (pericolo o natura della merce), l'Autorità antifillosserica, o, in assenza di questa, l'Autorità giudiziaria cui sia fatta la denuncia della infrazione deciderà ordinando in conformità se essi debbano essere distrutti o altrimenti resi inutili, oppure destinati a scopo di beneficenza.

Nel caso degli oggetti ammessi alla esportazione sotto determinate condizioni, qualità e modalità, e per i quali occorre il certificato d'origine, la semplice mancanza, che sarà sempre per se sola punibile, di questo documento, autorizzerà il sequestro della merce; la quale per altro non sarà confiscata (per la distruzione o per la destinazione a scopo di beneficenza secondo le norme anzidette), se non trascorsi i tre giorni dall'accertamento della contravvenzione senza che lo speditore presenti il regolare certificato.

Art. 9. — Le disposizioni già emanate in ordine ai divieti di esportazione dai comuni infetti o sospetti, sono abrogate.

I Prefetti delle Provincie interessate sono incaricati dell'esecuzione del presente decreto, che sarà inserito nella *Gazzetta Ufficiale* e nel *Bollettino Ufficiale* del Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio, riassunto nel *Foglio degli annunzi* legali delle Provincie interessate, e comunicato ai delegati per la ricerca della fillossera, alle delegazioni di pubblica sicurezza, alle tenenze dei RR. Carabinieri e delle guardie di finanza, ai direttori delle dogane, agli uffiziali forestali, ai *Capi stazione delle ferrovie* ed alle agenzie locali di navigazione, perchè cooperino alla sua osservanza.

ALLEGATO B.

Disposizioni speciali per alcune Provincie ed alcuni Comuni

I. — PROVINCIA DI VICENZA.
(R. Decreto del 25 Ottobre 1898, N. 460).

Art. 1. — Sono sospesi l'importazione ed il transito nella e per la Provincia di VICENZA: *delle barbatelle, dei magliuoli o tralci di ogni specie di viti delle uve fresche intatte o pigiate, delle foglie e di qualsiasi altra parte della vite; dei pali o tutori e dei sostegni di ogni sorta, delle viti, già usati*, se le dette materie provengono da una Provincia del Regno nella quale esista qualche Comune ufficialmente dichiarato infetto dalla fillossera, o sospetto d' infezione fillosserica.

Art. 2. — Si escludono dal divieto espresso nel precedente articolo le uve fresche intatte o pigiate, salva l'osservanza delle vigenti prescrizioni per le uve provenienti da Comuni fillosserati o sospetti d'infezione fillosserica.

II. — COMUNE DI OVADA.
(Decreto Sindacale del 30 Marzo 1895).

Le piantine da trapianto non possono essere importate nel comune di OVADA se non accompagnate da certificati che assicurino la loro origine da un territorio *immune da fillossera*.

Tali certificati, rilasciati dagli uffici competenti (Municipi, Scuole di agricoltura, Comizi agrari, ecc.) devono accompagnare ogni singola spedizione, identificandola in numero, quantità e data.

III. — PROVINCIE DI BARI, LECCE E FOGGIA.
(R. Decreto 23 Ottobre 1899 N. 426).

Art. 1. — Dai comuni fillosserati di SANTERAMO DEL COLLE e di CASSANO DELLE MURGE, nonchè dai Comuni che venissero in seguito ufficialmente dichiarati fillosserati o sospetti d'infezione fillosserica nella provincia di BARI ed anche da qualsiasi delle altre provincie del Regno nella quale esista qualche

comune infetto o sospetto di morbo fillosserico, saranno sospesi l'importazione ed il transito delle materie indicate dall'art. 1 del testo unico delle leggi antifillosseriche in tutti i rimanenti comuni della provincia di BARI, e nelle provincie di LECCE e FOGGIA.

Art. 2. — Fra le materie indicate nel precedente articolo saranno escluse dal divieto ivi espresso le seguenti:

a) le uve, le quali, se provenienti da comuni fillosserati o sospetti d'infezione fillosserica, dovranno sottostare alle condizioni stabilite per esse nel Decreto Ministeriale del 6 Luglio 1892 concernente l'esportazione dei vegetali dai comuni fillosserati.

b) i fiori freschi, gli ortaggi e le frutta che, se provenienti da comuni fillosserati o sospetti d'infezione fillosserica, dovranno circolare in conformità delle disposizioni stabilite per tali vegetali nel citato decreto Ministeriale 6 luglio 1892;

c) le pianticelle, gli arbusti e tutti gli altri vegetali (eccezione fatta della vite) provenienti da serre, da vivai e da giardini posti in comuni non dichiarati fillosserati o sospetti d'infezione fillosserica, osservate peraltro le disposizioni contenute nell'art. 3 della Convenzione internazionale antifillosserica, sottoscritta a Berna il 3 Novembre 1881.

Art. 3. — Le contravvenzioni ai divieti sanciti negli articoli precedenti saranno punite in conformità dell'indicato testo unico delle leggi antifillosseriche.

IMPORTAZIONE DELLE VITI AMERICANE DALLA FRANCIA.

(Decreto ministeriale 25 gennaio 1909).

Art. 1. — Dal 1° aprile 1909 è vietata la introduzione delle viti o parte delle viti americane dalla Francia. E' tuttavia permesso per eccezione ed in seguito a speciale autorizzazione di questo Ministero la introduzione di viti americane destinate ai vivai governativi a scopo di studio.

Art. 2. — E' abrogato in conseguenza il decreto ministeriale del 27 novembre 1899 che regolava l'importazione nel Regno delle viti americane provenienti dalla Francia.

ALLEGATO C.

Convenzione antifillosserica internazionale di Berna resa esecutiva per l'Italia con R. Decreto 26 Febbraio 1888, N. 5237, Serie 3.ª (1).

Art. 1. — Omesso.

Art. 2. — Il vino, l'uva, la vinaccia, i vinacciuoli, i fiori recisi, gli ortaggi, i semi e le frutta di ogni specie sono ammessi alla libera circolazione.

Le uve da tavola non circoleranno che dentro scatole, casse o panieri solidamente imballati, e ciò non ostante, facili a visitare.

(Gli Stati contraenti, prendendo in considerazione la posizione particolare della Svizzera, riconoscono a questo Stato il diritto di non ricevere l'uva da tavola a destinazione di regioni viticole, ma non già di impedirne il transito. — Protocollo finale).

L'uva da vendemmia non circolerà che pigiata ed in fusti ben chiusi.

(I fusti dovranno essere della capacità di cinque ettolitri almeno. Essi saranno puliti in guisa da non contenere alcuna particella di terra o di vite. — Protocollo finale).

La vinaccia non circolerà che in casse o botti ben chiuse.

Ciascuno Stato conserva il diritto di prendere, nelle zone di frontiera, provvedimenti restrittivi riguardo agli ortaggi coltivati in piantagioni intercalate in vigneti infetti da fillossera.

Art. 3. — Le pianticelle, gli arbusti e tutti i vegetali, ad eccezione della vite, provenienti da vivai, da giardini o da serre, sono ammessi alla circolazione internazionale, ma non potranno essere introdotti in uno Stato che per gli uffici di dogana da designarsi.

I detti oggetti saranno imballati solidamente, ma in guisa da permetterne gli accertamenti necessari, e dovranno essere accompagnati da una dichiarazione dello speditore.

(Come è detto nel protocollo finale la dichiarazione dello speditore dovrà:

1º attestare che il contenuto della spedizione proviene internmente dal suo stabilimento;

2º indicare il punto di ricevimento definitivo con l'indirizzo del destinatario;

3º affermare che non trovasi ceppo di vite nella spedizione;

4º menzionare se la spedizione contiene piante con piccole parti di terra

5º portare la firma dello speditore).

(1) Hanno aderito alla Convenzione antifillosserica di Berna i seguenti Stati: Italia, Germania, Austria-Ungheria, Svizzera, Francia, Spagna, Portogallo, Belgio, Lussemburgo, Olanda, Serbia e Rumania.

e da un attestato dell'Autorità competente del paese di origine, (fondato nella dichiarazione di un esperto ufficiale. — Protocollo finale) indicando:

a) che essi provengono da un terreno (piantagione o recinto) separato da qualunque piede di vite per mezzo di uno spazio di 20 metri almeno, o da un altro ostacolo allo estendersi delle radici, giudicato sufficiente dall'Autorità competente;

b) che questo terreno non contenga esso medesimo alcun piede di vite;

c) che non vi sia stato fatto alcun deposito di questa pianta;

d) che, se vi siano stati ceppi fillosserati, abbiano avuto luogo lo estirpamento radicale, le operazioni insetticide reiterate e, durante lo spazio di tre anni, le ricerche che assicurino la distruzione completa dell' insetto e delle radici.

Nelle contrattazioni fra Stati contraenti, l'attestato dell'Autorità competente del paese d'origine non sarà necessario allorchè si tratti di spedizioni di piante provenienti da uno stabilimento inscritto nell'elenco pubblicato in esecuzione dell'art. 9 N. 6 della Convenzione.

Art. 4. — Gli stati limitrofi prenderanno accordi per l'ammissione nelle zone di confine, delle uve da vendemmia, delle vinaccie, dei concimi, terricci, pali e tutori già vecchi, sotto la riserva che questi oggetti non provengano da una regione fillosserata.

Art. 5. — Le viti estirpate ed i sarmenti secchi sono esclusi dalla circolazione internazionale.

Tuttavia gli Stati limitrofi potranno intendersi per l' ammissione di questo prodotto nelle zone di frontiera sotto la riserva che essi non provengano da una regione fillosserata.

Art. 6. — Le pianticelle di vite, le talee, con o senza radice ed i sarmenti non saranno introdotti in uno Stato che col consenso formale e sotto controllo del Governo, dopo efficace disinfezione, per gli uffici di dogana specialmente indicati.

I detti oggetti non potranno circolare che in casse di legno perfettamente chiuse per mezzo di viti, ma facili ad essere visitate. Anche l'imballaggio dovrà essere disinfettato.

Art. 7. — Le spedizioni, quali che siano, ammesse alla circolazione internazionale, non dovranno contenere nè frammenti, nè foglie di vite.

Art. 8. — Gli oggetti sequestrati in un ufficio doganale per infrazione degli art. 2, 3, 6 e 7, saranno respinti al loro punto di partenza, a spesa di chi di diritto, o, a scelta del compratore, se egli è presente, distrutti per mezzo del fuoco.

(Per quanto riguarda le piccole piante estranee alla vite, i fiori in vaso e le uve da tavola senza foglie e senza sarmenti, che arrivano con un viaggiatore, come bagaglio a mano, ciascuno Stato darà ai suoi uffici doganali particolari istruzioni. — Protocollo finale).

Gli oggetti sui quali gli esperti consultati troveranno la fillossera, o indizi sospetti, saranno subito e sul posto distrutti per mezzo del fuoco insieme al loro imballaggio. In questo caso verrà redatto processo verbale e trasmesso al Governo del paese d'origine.

Art. 9. — Gli stati contraenti, allo scopo di facilitare la loro comunanza di azione, prendono impegno di comunicarsi regolarmente, con autorizzazione di farne uso per la pubblicazione che essi faranno e scambieranno:

. . . .

6° gli elenchi compilati, e tenuti al corrente, degli stabilimenti, delle scuole e dei giardini orticoli e botanici che sono sottoposti a visite regolari, in stagione conveniente, e ufficialmente dichiarati in regola con le esigenze della presente Convenzione.

Omesso.

Fatto a Berna, addì 3 Novembre 1881.

ALLEGATO D.

Accordi colla Svizzera per la circolazione dei vegetali nelle zone di Confine.

(R. Decreto 9 Ottobre 1889 N. 6449).

Art. 1. — Le piantine provenienti da seme, gli arbusti ogni altro vegetale, eccezione fatta per la vite, si possono introdurre nel Regno, senza essere accompagnati dalle dichiarazioni prescritte all'art. 3 della Convenzione antifillosserica internazionale, se provengono da una località della Svizzera non infetta da fillossera e che non disti più di 10 chilometri dalla linea del confine svizzero–italiano, e se destinati ad un luogo italiano pure distante non più di 10 Km. dalla stessa linea di confine.

Uguale facilitazione è accordata per l'esportazione dall'Italia nella Svizzera dei vegetali sunnominati, quando provengano da luogo italiano che non disti più di 10 Km. dal confine italo–svizzero, e siano destinati a territorio svizzero che non sia ad oltre i 10 Km. dalla linea di confine.

Art. 2. — Le uve di vendemmia e le vinaccie, provenienti da un luogo della Svizzera lontano non più di 10 Km. dal confine e destinate ad un luogo italiano che non disti più di 10 Km. dalla stessa linea di confine, al loro entrare nel Regno non sono soggette alle disposizioni dell'art. 2, alinea 3 e 4 della Convenzione antifillosserica internazionale. Alle stesse condizioni possono importarsi liberamente lo *stallatico*, i *concimi composti*, i *terricci* ed i *pali* e *tutori delle viti, già usati*.

La stessa facilitazione è accordata all'esportazione dell'Italia nella Svizzera alle materie sunnominate, quando provengano da luogo italiano che non disti dalla linea di confine più di 10 Km. e sieno destinate ad un luogo svizzero lontano non più di 10 Km. dallo stesso confine.

Art. 3. — Se in un dato caso sorgessero dei dubbi sulla provenienza della spedizione, le Autorità doganali di confine potranno esigere una dichiarazione dell'Autorità competente che comprovi che l'invio in questione proviene da un luogo non infetto da fillossera, nè sospetto di esserlo.

. . . .

Accordi con l'Austria-Ungheria per lo scambio dei vegetali e dei concimi nella zona di confine.

(R. Decreto 17 Dicembre 1893 N. 692).

. . . .

Le *piante erbacee*, radicate o no, le *piante legnose* ed *ogni sorta di vegetali*, ad eccezione delle viti, potranno essere introdotti dall'Austria Ungheria in Italia, e dall'Italia in Austria–Ungheria, senza essere accompagnati dai documenti prescritti dall'art. 3 della Convenzione internazionale antifillosserica di Berna alla condizione che le spedizioni provengano da luogo che non sia lontano dalla frontiera più di 10 Km., e che siano destinate ad un luogo posto ad una distanza non superiore di 10 Km. dalla frontiera medesima.

L' *uva da vendemmia*, le *vinaccie* ed i *vinacciuoli* provenienti da un luogo austriaco od italiano, che non sia lontano dalla frontiera più di 10 Km. e rispettivamente destinati ad un luogo italiano od austriaco, posto ad una distanza non superiore ai 10 Km. dalla stessa frontiera, non sono sottoposti alla loro entrata in Italia od in Austria–Ungheria, alle disposizioni dell'art. 2 alinea 3 e 4 della detta Convenzione antifillosserica internazionale.

Lo *stallatico sfatto* è ammesso alla libera circolazione nella zona di frontiera, salvo che si sviluppi una epizoozia, nel qual caso potrà essere vietata la introduzione di detto concime, in conformità della legge e dei regolamenti in vigore sulla polizia sanitaria degli animali.

Nei casi dubbi sulla provenienza delle piante e delle materie sopra indicate, le Autorità doganali potranno esigere che essa sia accertata con dichiarazione dell'autorità competente del paese di origine.

E' inteso che tutti gli oggetti sopra menzionati, ammessi al transito da una zona di frontiera all'altra, dovranno provenire da una regione esente da fillossera, di maniera che, non soltanto il vigneto o campo, da cui provengono gli anzidetti prodotti, deve essere immune, ma deve esserlo tutto il territorio comunale dove i terreni si trovano.

Allorchè sul territorio di un comune situato al di là della zona di frontiera, è constatata la presenza della fillossera in vigne confinanti con altre situate sul territorio di un comune della zona frontiera, le piante e materie suindicate, provenienti da questo ultimo comune, non saranno più ammesse ad usufruire delle disposizioni del presente accordo.

E' reciprocamente proibita l'introduzione, nelle zone di frontiera, dei *pali o tutori di viti*, già adoperati, come dei *concimi composti* e dei *terricci*.

. . . .

ALLEGATO E.

SVIZZERA

Estratto del Regolamento 19 Gennaio 1886 per la esecuzione delle misure contro la fillossera

. . . .

Art. 9. — E' vietato l'importare nella Svizzera: vignette, magliuoli fusti, foglie e frammenti di vite uve vendemmiali non pigiate, pali e frasche da vigna già adoperati, composti e terricci da concio.

. . . . . Il dipartimento federale dell'agricoltura può tuttavia eccezionalmente e in casi riconosciuti esenti da pericolo, accordare autorizzazioni divergenti in parte dal divieto di cui sopra.

Art. 10. — Le uve da tavola e le vendemmiali, le vinaccie, gli alberi da frutta, le piante da trapiantare e gli arbusti provenienti da paesi *che non hanno* fatto adesione alla Convenzione internazionale sulla fillossera non possono entrare nella Svizzera, fuorchè coll'autorizzazione del dipartimento federale dell'Agricoltura.

Art. 11. — Le uve da tavola (*qualunque sia la loro provenienza*) non possono essere ammesse ai confini della Svizzera se non prive di foglie e di tralci e imballate in iscatole, casse o ceste ben chiuse, ma pur atte ad esser facilmente visitate. Il peso di una scatola, cassa o cesta ripiena, non deve essere maggiore di Kg. 10. Le dogane sono autorizzate a concedere tutto al più una eccedenza di Kg. 2.

Le uve vendemmiali (*esse pure di qualunque provenienza*) non possono essere ammesse che pigiate ed in fusti ben chiusi, della capacità di almeno cinque ettolitri, ovvero in carri serbatoi, i fusti devono essere netti da ogni residuo di terra o di vite. L'applicazione dei cannelli ad aria è permessa.

Le vinaccie (sempre *di qualunque provenienza*) non possono essere importate se non in casse o in botti ben chiuse.

Art. 12.° — Le uve da tavola senza foglie nè tralci, le uve vendemmiali pigiate e le vinaccie provenienti da paesi che (*come l'Italia*) fanno parte della Convenzione internazionale di Berna, come pure il vino, le uve passe, i granelli d'uva, i fiori staccati, i prodotti ortensi, le sementi di ogni genere e i fiori di qualsiasi provenienza, possono essere liberamente importati nella Svizzera (*cioè senza che occorra l'autorizzazione del dipartimento federale dell'Agricoltura di cui all'Art. 10*).

. . . . . Art. 14. — *Le piante da trapiantare, gli arbusti, gli alberi fruttiferi e tutti gli altri vegetali all'infuori della vite, provenienti da vivai, orti o serre* devono essere fermamente imballati, però in modo da permetterne le

verificazioni necessarie, e devono andare accompagnati da una dichiarazione del mittente e da una fede dell'Autorità del luogo d'origine. (Prescritti dall'articolo 3º della Convenzione di Berna).

Art. 15. — Il Dipartimento federale di Agricoltura è autorizzato:

1º a permettere delle eccezioni agli articoli 11º e 14º per ciò che riguarda le piante non affini alla vite, i fiori in vasi, le uve da tavola senza pampini, quando simili oggetti sono importati da viaggiatori, o come bagagli recati a mano, o come bagagli inscritti;

2º a vietare l'importazione di uve da tavola a destinazione di località svizzere dove si coltiva la vite, ma non a vietarne il transito;

3º a prescrivere misure restrittive rispetto a prodotti ortensi stati coltivati frammezzo vigne infette.

. . . . Art. 18. — Le piante da piantagione, con radici o senza, gli arbusti e tutti gli altri vegetali non appartenenti alla categoria delle vite, sono ammessi agli uffici daziari *per il transito nella Svizzera*, senza che le loro spedizioni abbiano ad essere accompagnate dalle fedi volute dall'art. 14, purchè il transito avvenga in colli imballati a dovere ed in guisa che alla loro entrata nella Svizzera possano dagli Uffici doganali venire piombati.

Riguardo agli altri oggetti denominati in questo Regolamento valgono per il transito le medesime prescrizioni onde è regolata l'importazione.

. . . . Art. 23. — Ove ad una Ricevitoria giungano oggetti, l'importazione dei quali nella Svizzera è assolutamente vietata (art. 9), i medesimi sono immediatamente distrutti col fuoco sul luogo, insieme col loro imballaggio.

Gli oggetti stati fermati ad un ufficio doganale perchè non conformi alle prescrizioni degli articoli 11 e 14, sono respinti al luogo di loro partenza a spese di cui tocca, oppure, a scelta del proprietario, s'è presente, distrutti col fuoco. La distruzione col fuoco deve assolutamente aver luogo quando i periti chiamati all'uopo hanno constatato la presenza od indizi sospetti della fillossera.

In quest'ultimo caso sarà steso un processo verbale e trasmesso al Consiglio Federale, da comunicarsi al Governo del paese d'origine.

. . . Art. 27. — Le contravvenzioni alle disposizioni del presente Regolamento, in quanto cadano nel dominio delle Autorità giudiziarie svizzere, saranno punite con una multa da 50 a 500 franchi.

. . . .

Stante il divieto d'importazione di foglie e frammenti di vite, stabilito dall'art. 11 suesposto, le dogane Svizzere si trovano nella necessità di visitare tutte le spedizioni di uva colà dirette, sia pel consumo, che in transito, fatta eccezione però per quei trasporti che saranno dichiarati *senza foglie e frammenti di vite*, qualora il mittente si obblighi a rispondere delle conseguenze che fossero per derivare in caso contrario. Le stazioni pertanto nell'accettare le spedizioni in parola, dovranno invitare i mittenti a rilasciare sui documenti di trasporto una dichiarazione così concepita:

« Il sottoscritto dichiara che la spedizione non contiene foglie e frammenti di vite e si obbliga a tenere sollevata la ferrovia da ogni e qualsiasi danno che potesse derivare pel fatto di inesatta dichiarazione ».

Alle norme di cui al Regolamento suddetto, sono state fatte le seguenti eccezioni dal Dipartimento Federale di Agricoltura per le facoltà concessegli dall'art. 2 della Convenzione internazionale. protocollo finale (allegato *C*,) e dall'art. 15 del Regolamento stesso:

a) Per le uve ed i mosti in transito dalla Svizzera sono da osservarsi le stesse condizioni come per l'importazione, salvo che i colli di uve da tavola possono raggiungere il peso di Kg. 15.

b) E' vietata l'importazione (non però il transito) dell'uva da tavola nei Cantoni di Vaud e Valais.

c) L'importazione dell'uva pigiata in botti o barili della capacità di almeno 5 ettolitri, od in vagoni serbatoi, chiusi in ambedue i casi con cocchiume ad aria, è solo permessa durante il periodo vendemmiale.

d) Previo permesso speciale del Dipartimento Federaled'Agricoltura. l'uva pigiata può essere importata anche in botti con copertura di tela legata alla botte o con coperchio semplicemente sovrapposto ed inchiodato.

Detto permesso non è necessario pei trasporti diretti sino a Melide.

GERMANIA.

I

E' vietato la importazione nel territorio dell'Impero delle *viti estirpate*, dei *sarmenti secchi*, dei *concimi*, dei *terricci*, dei *pali* e *tutori* già usati e delle *foglie di vite*, anche se adoperate per imballaggio d'altre merci.

II.

. . . .

III.

La importazione nell' Impero delle *uve da tavola*, dell'*uva da vendemmia* e delle *vinacce*, è permessa a condizione che:

a) le *uve da tavola* siano contenute in scatole, casse o panieri solidamente imballati e, ciò nonostante, facili a visitare;

b) l'*uva da vendemmia sia pigiata* e contenuta in fusti ben chiusi, della capacità di almeno 5 ettolitri e bene puliti all'esterno, senza traccie di terra, e che nel carico di detti fusti non si faccia uso dei sarmenti di vite;

c) le *vinaccie* siano contenute in casse o botti ben chiuse.

IV.

E' del pari permessa la importazione nell' Impero delle *pianticelle*, degli *arbusti* e dei *vegetali in genere*, provenienti da vivai, da giardini o da serra, intendendosi sotto quest' ultima denominazione ogni costruzione

che serva alla moltiplicazione e alla conservazione delle piante, purchè siano imballati solidamente, ma in guisa da permetterne gli accertamenti necessari, siano scortati da una dichiarazione dello speditore e da un certificato da rilasciarsi dietro attestazione peritale dell'Autorità competente del luogo d'origine e l'importazione abbia luogo per le dogane all'uopo autorizzate.

(I TRANSITI FERROVIARI AL CONFINE GERMANICO IN CORRISPONDENZA A QUELLI AL CONFINE ITALIANO, SONO AMMESSI ALL'IMPORTAZIONE DELLE PIANTICELLE, DEGLI ARBUSTI E DEI VEGETALI IN GENERE).

V.

Le disposizioni di cui ai precedenti paragrafi III e IV non si applicano alle piante non appartenenti alla categoria della vite, ai fiori in vasi ed all'uva da tavola senza foglie nè tralci, portati dai viaggiatori come bagaglio a mano, purchè, a giudizio degli Agenti di dogana, non si riscontri su tali oggetti nessun indizio atto a far sospettare l'esistenza della fillossera.

VI.

Gli oggetti sequestrati al confine in contravvenzione alle prescrizioni sopra riportate saranno respinti al luogo di partenza a spese di cui spetta, ovvero, a beneplacito del proprietario che fosse presente, distrutti col fuoco.

Gli oggetti che i periti trovassero infetti dalla fillossera, o sospetti d' infezione saranno distrutti sopra luogo, ed immeditamente, col fuoco, ed un verbale del fatto sarà trasmesso al Governo del paese d'origine.

AUSTRIA-UNGHERIA.

I.

Sono esclusi dall'importazione e dal transito:

a) PIANTE DI VITE (viti, tagliuoli con o senza radici);

b) LEGNAMI DI VITI (secco e fresco in pezzi interi o frammenti) E FOGLIE DI VITI;

c) TERRA COMPOSTA;

d) SPALLIERE E PALI DA VITE ADOPERATI;

e) SPEDIZIONI DI OGNI GENERE SE VI SIANO UNITE FOGLIE O LEGNAMI DI VITE.

Gli uffici doganali di entrata riceveranno ordini speciali qualora per i distretti di confine o per singoli casi venissero accordate eccezioni in base agli art. 4°, 5° e 6° della Convenzione di Berna (1)

(1) Vedi allegato *C*.

II.

Sono ammesse all'importazione ed al transito, LE PIANTE, I CESPUGLI ED ALTRI VEGETALI da semenzai, giardini e serre (serre da primaticcie, di aranci e simili) escluse le viti, quando siano imballati solidamente, ma in guisa da permetterne, gli accertamenti necessari, siano accompagnati da una dichiarazione dello speditore e da un certifitato da rilasciarsi dietro attestazione peritale dell'autorità competente del luogo di origine e si importino per le dogane all'uopo autorizzate.

Il certificato dell'Autorità deve essere firmato dal Delegato fillosserico e vidimato dal Sindaco del luogo.

(L'IMPORTAZIONE DALL'ITALIA PER VIA DI TERRA È AMMESSA PEI TRANSICI FORROVIARI DI CONFINE E PER VIA DI MARE, PER I PORTI DI CAPO D'ISTRIA, PARENZO, ROVIGNO, TRIESTE, ZARA, SPALATO, RAGUSA E FIUME).

III.

L'UVA DA TAVOLA, L'UVA DA VENDEMMIA E LE VINACCIE, sono ammesse all'entrata ed al transito per ogni ufficio doganale autorizzato al disbrigo doganale del rispettivo articolo alle seguenti condizioni:

a) L'UVA DA TAVOLA deve essere riposta in scatole, casse o panieri solidamente imballati, ma pure facili a visitarsi;

b) L'UVA DA VENDEMMIA deve essere pigiata e posta in botti ben chiuse, della capacità di almeno cinque ettolitri e bene pulite all'esterno senza traccie di terra o di viti e che nel carico di dette botti non si faccia uso di sarmenti di viti;

c) LE VINACCIE devono essere contenute in casse o botti ben chiuse.

IV.

Sono poi ammesse incondizionatamente all'entrata ed al transito per gli Uffici doganali autorizzati al trattamento doganale del rispettivo articolo: I FIORI RECISI, LE SEMENTI (compresi i bulbi di piante), I GRANELLI D'UVA, IL VINO, I LEGUMI ED I FRUTTI D'OGNI QUALITÀ AD ECCEZIONE DELL'UVA, per la quale valgono le norme di cui il precedente paragrafo III.

V.

Le disposizioni di cui ai paragrafi II e III non si applicano alle piante non appartenenti alla categoria della vite, ai fiori in vasi ed all'uva da tavola senza foglia nè tralci, portati dai viaggiatori come bagagli a mano, purchè a giudizio degli agenti di dogana non si riscontri su tali oggetti nessun indizio atto a far sospettare l'esistenza della fillossera.

VI.

Gli oggetti sequestrati al confine in contravvenzione alle prescrizioni sopra riportate, saranno respinti al luogo di partenza a spese di cui spetta, ovvero, a scelta del proprietario, se è presente, distrutti col fuoco.

Gli oggetti che i periti trovassero infetti dalla fillossera, o sospetti d'infezione, saranno distrutti sopra luogo ed immediatamente, col fuoco, ed un verbale del fatto sarà trasmesso al Governo del paese d'origine.

FRANCIA

1. — Viti colle radici e senza, sarmenti ed altri prodotti appartenenti alla vite ed alla sua coltivazione.

Le uve da tavola possono entrare liberamente in Francia, purchè siano contenute in scatole, casse o cesti, ed imballate solidamente, ma però in modo che si possano fare agevolmente le necessarie verifiche.

Le uve da mosto non possono entrare in Francia, se non pigiate ed in fusti ben chiusi.

Le vinaccie possono essere introdotte solamente in casse o in botti chiuse.

Le viti, le barbatelle colle radici o senza, i sarmenti, i pali stati già adoperati, gli ingrassi (*composti*), terre e terrici non possono entrare nel territorio della Repubblica Francese, se non quando siano destinati ad un circondario infetto dalla fillossera e specialmente autorizzato a coltivare le viti estere. Inoltre la loro introduzione è sempre assoggettata al consenso ed al controllo del Governo Francese, e deve effettuarsi, quanto all'Italia (via di terra) per i soli uffici doganali di Modane e di Ventimiglia.

Le dette viti, barbatelle, ecc. non possono attraversare i territori immuni se non contenute in casse di legno interamente chiuse per mezzo di viti, di modo che riesca agevole il visitarle e richiuderle.

2. — Prodotti orticoli e prodotti dei vivai, giardini, serre ed aranciere.

I fiori recisi ed in vaso, i legumi e gli altri prodotti dell'orto le sementi e i frutti d'ogni specie, nonchè i prodotti dell'agricoltura sono liberamente ammessi alla importazione.

Le piante e gli arbusti, toltane la vite, provenienti dai vivai, dai giardini, dalle serre e dalle aranciere devono essere accompagnati, per la introduzione in Francia, da una dichiarazione del mittente e da un certificato della competente autorità del luogo d'origine, formando un solo documento, giusta il modulo qui appresso riportato.

Le dette piante ed arbusti provenienti dall'Italia (via di terra) possono entrare in Francia solamente per le dogane di Modane e Ventimiglia e debbono essere imballate solidamente, ma però in modo da agevolare le necessarie verifiche.

Gli oggetti sequestrati al confine in contravvenzione alle prescrizioni

sopra riportate, saranno respinti al luogo di partenza a spese di cui spetta ovvero, a beneplacito del proprietario che fosse presente, distrutti col fuoco.

Gli oggetti che i periti trovassero infetti dalla filossera, o sospetti di infezione, saranno distrutti sopra luogo, ed immediatamente, col fuoco, ed un verbale del fatto sarà trasmesso al Governo del paese d'origine.

Modulo del certificato.

1° Dichiarazione del mittente.

Il sottoscritto (nome, casato, professione e domicilio) *dichiara:*

1° *Che le piante vive contenute in* (numero e qualità dei colli) *segnati con* (marca e numero) *indirizzati a* (indirizzo per esteso del destinatario: (nome, casato, professione, domicilio)

per l'*Ufficio doganale* di (indicazione della dogana francese di confine per cui deve passare la merce (*provengono per intiero dal suo stabilimento;*

2° *Che la presente spedizione non contiene viti;*

3° *Che le piante sono imballate* (indicare se colla loro terra intorno alle radici o pur senza).

(*Data e firma del mittente*).

2° Certificato dell'autorità competente del luogo d'origine.

(In Francia si riconosce competente il Sindaco del Comune dove è domiciliato il mittente).

Il Sindaco di (Comune, Circondario, Provincia) *certifica, in seguito a rapporto peritale*:

1° *Che la spedizione di piante sopra indicate proviene da un terreno separato da ogni ceppo di vite da uno spazio di* 20 *metri almeno* (ovvero): *da un ostacolo alle radici reputato sufficiente dalla competente Autorità;*

2° *Che il detto terreno non contiene alcun ceppo di vite;*

3° *Che sul medesimo non è fatto alcun deposito di viti;*

4° *Che sul medesimo non furono mai viti infette da fillossera;*

(*Timbro, data e firma del Sindaco*).

RUSSIA*

Art. 1. — L'importazione in Russia delle *piante vive* è premessa per il transito degli uffici doganali di 1ª classe al confine occidentale sino a Radziwilow, compreso; non che per la via di Odessa e Batum, Granica e Radziwilow.

Per piante vive si intendono: *Piante e loro parti con radici*, come pure gli

(*) La Russia non ha fin qui aderito alla Convenzione antifillosserica di Berna.

innesti. Non sono all'incontro da considerarsi quali piante vive, i *rami con foglie, foglie e fiori,* non che i *bulbi e tuberi senza terra.*

Art. 2. — Le spedizioni di *piante vive* devono essere scortate da un certificato rilasciato dall'Autorirà, dal quale risulti:

a) che dette spedizioni non contengono affatto piante di vite;

b) che la persona o la Ditta speditrice delle piante non possiede piante di vite sui propri fondi e nelle proprie serre;

c) che in vicinanza di detti fondi e nel perimetro di almeno un chilometro non regna la fillossera;

d) che sulla parte, dalla quale vennero prese le piante, non sia stato fatto deposito alcuno di piante di vite.

Art. 3. — L'importazione delle *uve* intatte e delle vinaccie è permessa per tutti i transiti doganali aperti per il passaggio delle piante vive, purchè non siano imballate con foglie o parti di vite.

Art. 4. — L'importazione di ogni qualità di frutta ed erbaggi non è sottoposta ad alcuna limitazione, eccetto però al confine sud-ovest e precisamente al sud di Radziwillow sino al Mar Nero, dal quale non è permessa l'importazione di frutta e di erbaggi.

ALLEGATO **F.**

ELENCO degli stabilimenti orticoli, scuole, giardini, ecc., sottoposti a visita e trovati in regola con le disposizioni della Convenzione antifillosserica internazionale firmata a Berna il 3 Novembre 1881, i quali, a tenore della dichiarazione aggiuntiva all'articolo 3° della Convenzione stessa, firmata pure a Berna il 15 Aprile 1889, possono spedire piante all'estero senza accompagnarle con l'attestato rilasciato dall'Autorità del paese di origine prescritto dall'articolo stesso.

Stabilimento, Scuola, Giardino, ecc.	Comune	Provincia	Regione
1. Pozzi Felice	Borgo San Martino	Alessandr.	Piemonte
2. Rota Luigi	Id.	Id.	Id.
3. Barbano Pietro.	Id.	Id.	Id.
4. Corrado Maggiorino	Id.	Id.	Id.
5. Corrado Michele	Id.	Id.	Id.
6. Novarese Carlo	Id.	Id.	Id.
7. Novarese Felice	Id.	Id.	Id.
8. Lupano Giovanni	Id.	Id.	Id.
9. Spalla Angelo	Id.	Id.	Id.
10. Spalla Giuseppe	Id.	Id.	Id.
11. Spalla Luigi	Id.	Id.	Id.
12. Spalla Evasio	Id.	Id.	Id.
13. Spalla Quirico	Id.	Id.	Id.
14. Zavattaro Erasmo	Id.	Id.	Id.
15. Zavattaro Francesco	Id.	Id.	Id.
16. Zavattaro Angelo	Id.	Id.	Id.
17. Zavattaro Luigi	Id.	Id.	Id.
18. Zavattaro Camillo	Id.	Id.	Id.
19. Rovelli fratelli	Pallanza	Novara	Id.
20. Rovelli Enrico	Id.	Id.	Id.
21. Bevilacqua Angelo	Belgirate	Id.	Id.

Stabilimento, Scuola, Giardino, ecc.	Comune	Provincia	Regione
22. Macceccchini Santino.	Belgirate	Novara	Piemonte
23. Besson Prudente e figlio . . .	Torino	Torino	Id.
24. Gullino Benedetto	Id.	Id.	Id.
25. Redaelli G. e I.	Id.	Id.	Id.
26. Sonetto Giovanni Battista e figli	Id.	Id.	Id.
27. Roda G. e figli	Id.	Id.	Id.
28. Orto Botanico della R. Università	Id.	Id.	Id.
29. Vesco Prospero	Id.	Id.	Id.
30. Ottavi Rho e C.	Casale Monferrato	Alessandr.	Id.
31. Volontè Claudio	Como	Como	Lombard.
32. Meroni Carlo	Id.	Id.	Id.
33. Mauri G. B. e figli.	Mariano Comense	Id.	Id.
34. Margini Pietro	Viadana	Mantova	Id.
35. Fontanini Giovanni	Mantova	Id.	Id.
36. Beluffi, fratelli	Canneto sull'Oglio	Id.	Id.
37. Albertini Giovanni	Id.	Id.	Id.
38. Longone Angelo	Milano	Milano	Id.
39. Radaelli Angelo	id.	Id.	Id.
40. Beretta, fratelli	id.	Id.	Id.
41. Spada Giuseppe	id.	Id.	Id.
42. Ferrario, fratelli	Milano e Greco Milanese	Id.	Id.
43. Ingegnoli, fratelli	Id.	Id.	Id.
44. C. A. Tagliabue A. Motta e C. successori.	Milano e Affori	Id.	Id
45. Tosi, fratelli fu Giuseppe . . .	Piadena	Cremona	Id.
46. Bräuer Paul	San Remo	P. Maurizio	Liguria
47. Spalla L.	Id.	Id.	Id.
48. Ferdinando Benedetto . . .	Id.	Id.	Id.
49. Brambilla Modesto	Id.	Id.	Id.

Stabilimento. Scuola. Giardino, ecc.	Comune	Provincia	Regione
50. Biggio Francesco	San Remo	P. Maurizio	Liguria
51. Pin Ignazio	Id.	Id.	Id.
52. Neuhoff Stefano e Carlo . . .	Borghetto San Nicolò	Id.	Id.
53. Società fondiaria lionese . . .	Ospedaletti	Id.	Id.
54. Winter Lodovico	Bordighera	Id.	Id.
55. Ballini Virgilio e Comp.. . .	Sant'Ilario Ligure	Genova	Id.
56. Marsala G. Battista	Id.	Id.	Id.
57. Barabino Antonio	Genova	Id.	Id.
58. Giuseppe Boero	Id.	Id.	Id.
59. Boeri Giacomo	Nervi	Id.	Id.
60. Rapuzzi Giacomo	Id.	Id.	Id.
61. Viacava Giov. Batta	Id.	Id.	Id.
62. Viacava fratelli	Id.	Id.	Id.
63. Teresa Brandi	Id.	Id.	Id.
64. Facco Paola	Genova	Id.	Id.
65. Sommariva Luigi	Id.	Id.	Id.
66. Tachella Giovanni	Id.	Id.	Id.
67. Gazzo Luigi	Id.	Id.	Id.
68. Montaldo Giovanni	Id.	Id.	Id.
69. Montaldo Luigi	Pontedecimo e Campomorone	Id.	Id.
70. Peirano Giacomo.	Genova	Id.	Id.
71. Bagnasco fratelli	Genova e Pieve di Sori	Id.	Id.
72. Penco Stefano e figlio	Pegli	Id.	Id.
73. Villa G.B. e fratelli	Cornigliano Ligure e Sestri Ponente	Id.	Id.
74. Maupoil Carlo	Dolo	Venezia	Veneto
75. Suttor Giovanni	Treviso	Treviso	Id.
76. Van den Borre	Treviso e Preganziol	Id.	Id.

Stabilimento, Scuola, Giardino, ecc.	Comune	Provincia	Regione
77. Buri S. e Comp.	Udine	Udine	Veneto
78. Amaglio Vittorio	Caldogno	Vicenza	Id.
79. Bonfiglioli Gaetano e figlio . .	Bologna	Bologna	Emilia
80. Pucci Angiolo	Firenze	Firenze	Toscana
81. Landini Carlo (*Giardino delle rose*)	Id.	Id.	Id.
82. Gelli Luigi	Id.	Id.	Id.
83. Linari Raffaello	Id.	Id.	Id.
84. Mercatelli Raffaello e figli . .	Id.	Id.	Id.
85. Baccetti Pasquale	Id.	Id.	Id.
86. Bianchi Martino	Pistoia	Id.	Id.
87. Bianchi Bianco	Id.	Id.	Id.
88. Lotti e Nerazzi.	Id.	Id.	Id.
89. Capecchi Massimiliano e figli .	Id.	Id.	Id.
90. Fedi Raffaello	Id.	Id.	Id.
91 Bartolozzi Paolo	Id.	Id.	Id.
92. Bertolini fratelli	Id.	Id.	Id.
93. Broglio Emilio	Roma	Roma	Lazio
94. Berretta fratelli	Id.	Id.	Id.
95. Wulle e Comp.	Eboli	Salerno	Meridion. mediterr.
96. D'Amato, fratelli	Napoli	Napoli	Id.
97. Sprenger Carlo	Id.	Id.	Id.
98. Vernieri Gaetano	Id.	Id.	Id.
99. Coppola Gennaro	Id.	Id.	Id.
100. Kruepper Giuseppe	Id.	Id.	Id.
101. Calabrese fratelli	Id.	Id.	Id.
102. Damman Ernesto	San Giovanni a Teduccio	Id.	Id.
103. Allegra Antonino	Catania	Catania	Sicilia

Stabilimento, Scuola, Giardino, ecc.	Comune	Provincia	Regione
104. Leanza Salvatore	Catania	Catania	Sicilia
105. Orto botanico della Regia Università.	Palermo	Palermo	Id.
106. Wulle e C.	Napoli	Napoli	Campan.
107. Herb Max	Id.	Id.	Id.
108. Giordano Raffaele	Id.	Id.	Id.
109. Piergrossi Prof. G.	Id.	Id.	Id.
110. La Flora - Ditta	Id.	Id.	Id.
111. Trache e Radl.	San Giovanni a Teduccio	Id.	Id.

ALLEGATO G.

ELENCO dei Comuni fillosserati, o sospetti d'infezione fillosserica, al 31 luglio 1909, dai territori dei quali è vietato di asportare alcuni vegetali, in conformità del decreto ministeriale in data 11 agosto 1902.

VENETO

Provincia di Treviso.

DISTRETTO DI CONEGLIANO: *San Fior di Sopra — Susegana — Vazzola.*

DISTRETTO DI MONTEBELLUNA: * Arcade — * Caerano di San Marco — *Crocetta Trevisana — *Cornuda — *Nervesa — Montebelluna — Trevignano — Volpano.

DISTRETTO DI ODERZO: *Cimadolmo — Mansuè — Motta di Livenza — Oderzo — Ormelle — San Polo di Piave.*

DISTRETTO TREVISO: *Breda di Piave — Carbonera — Casier — *Casale sul Sile — * Istrana — * Maserada — Melma — * Mogliano Veneto — *Monastier di Treviso — * Morgano — Paese — * Povegliano — Ponzano Veneto — Preganziol — * Quinto di Treviso — * Roncade — *San Biagio di Callalta — *Spresiano — Treviso — Villorba — * Zenson di Piave — * Zero Branco.

DISTRETTO DI VALDOBBIADENE: *San Pietro di Barbozza.*

Provincia di Udine.

DISTRETTO DI AMPEZZO: * Ampezzo — * Enemonzo *Forni di Sopra — Forni di Sotto — * Raveo — * Sauris — * Socchieve.

DISTRETTO DI CIVIDALE DEL FRIULI: * Attimis — * Buttrio in Piano — * Cividale del Friuli — Corno di Rosazzo — * Faedis — * Ipplis — * Manzano Moimacco — Povoletto — Premariacco — * Prepotto — Remanzacco — San Giovanni di Manzano — *Torreano.

DISTRETTO DI CODROIPO: *Bertiolo — *Camino di Codroipo — *Codroipo — * Rivolto — * Sedegliano — Talmassons — Varmo.

DISTRETTO DI GEMONA: * Artegna — * Buja — Gemona — * Montenars — *Osoppo *Venzone.

N. B. I comuni con asterisco sono sospetti; quelli in carattere corsivo sono i territori dove si applicano le distruzioni; quelli in carattere stampatello sono i territori fillosserati o sospetti appartenenti alle zone abbandonate agli effetti antifillosserici.

Distretto di Latisana: * Latisana — * Muzzana del Turgnano — * Palazzolo della Stella — Pocenia — * Precenicco — * Rivignano — * Ronchis — * Teor.

Distretto di Moggio Udinese: * Chiusa Forte — * Dogna — * Moggio Udinese — * Pontebba — * Raccolana — * Resia — * Resiutta.

Distretto di Palmanova: Bagnaria Arsa — * Bicinicco — * Carlino — Castions di Strada — Gonars — *Marano Lugunare — Palmanova — *Porpetto — San Giorgio di Nogaro — Santa Maria la Longa — *Trivignano Udinese.

Distretto di San Daniele del Friuli: * Colloredo di Monte Albano — — * Coseano — * Dignano — * Fagagna — * Majano — * Moruzzo — * Ragogna — * Rive d'Arcano — * San Daniele del Friuli — * Sant'Odorico — *San Vito di Fagagna.

Distretto di San Pietro al Natisone: * Drenchia — * Grimacco — * Rodda — * San Leonardo — * Sanpietro al Natisone — *Savogna — *Stregna — * Tarcetta.

Distretto di Tarcento: * Cassacco — * Ciseriis — * Lusevera — * Magnano in Riviera — * Nimis — * Platischis — * Segnacco — *Tarcento — * Treppo Grande — * Tricesimo.

Distretto di Tolmezzo: * Amaro — * Arta — *Cercivento — *Comeglians — * Forni Avoltri — * Lauco — *Ligosullo — *Ovaro — *Paluzza — * Paularo — * Prato Carnico — * Ravascletto — * Rigolato — * Sutrio — * Tolmezzo — * Treppo — Carnico — * Villa Santina — * Zuglio.

Distretto di Udine: *Campoformido — *Feletto Umberto — *Lestizza — * Martignacco — * Meretto di Tomba — Mortegliano — * Pagnacco — *Pasian di Prato — *Pasian Schiavonesco — *Pavia di Udine — Pozzuolo del Friuli — * Pradamano — * Reana del Rojale — * Tavagnacco — * Udine.

Provincia di Venezia.

Distretto di Mestre: *Zelarino.*
Distretto di Mirano: *Scorze* — *Salzano.*
Distretto di Dolo: *Fossò.*

LOMBARDIA

Provincia di Bergamo.

Circondario di Bergamo: Adrara San Martino — * Adrara San Rocco — Albanno Sant'Alessandro — * Albegno — * Albino — Almè — Almenno San Bartolomeo — Almenno San Salvatore — Alzano di Sopra — Alzano Maggiore — * Ambivere — * Azzano San Paolo — Bagnatica — * Baresi — * Bar-

zana — * Berbenno — Bergamo — Berzo San Fermo — Bolgare — Borgo di Terzo — Bonate di Sopra — * Bonate di Sotto — * Bondo Petello — * Bottanuco — Brembate di Sopra — *Brembate di Sotto — *Brembilla — Bruntino Brusaporto — Calepio — Calolzio — Calusco d'Adda — * Capizzone — * Capriate d'Adda — * Caprino — * Cassiglio — Carenno — Carobbio — Carvico — Cenate di Sopra — Cenate di Sotto — *Cepino — Chiuduno — *Chignolo d'Isola — Cisano — Clanezzo — * Colognola al Piano — Corte — Costa di Mezzate — * Costa di Serina — Credaro — * Curnasco — * Curno — * Desenzano al Serio — Entratico — Esmate — * Erve — Filago — Foresto Sparso — Gandosso — Gaverina — * Gerosa — Gorlago — * Gorle — *Grignano — Grone — Grumello del Monte — * Grumello del Piano — * Grumello dei Zanchi — * Lallio — * Locate — * Locatello — Lorentino — Luzzana — * Madone — Mapello — Marne — * Mazzoleni e Falghera — * Medolago — Molini di Colognola — Mologno — * Monte Marenzo — Monticelli Borgogna — Mozzo — Nembro — Nese — * Olmo al Brembo — Orio al Serio — * Ossanesga — Paladina — Palazzago — * Parzanica — Pedrengo — * Piazza Brembana — Ponteranica — Ponte-San Pietro — Pontida — Pradalunga — Predore — Presezzo — * Ranica — Ranzanico — * Redona — Riva di Solto — Rosciate — Rossino — *Rota dentro — *Rota fuori — San Paolo d'Argon — * San Gervasio d'Adda — Sant'Antonio d'Adda — * San Giovanni Bianco — *San Pellegrino — Santo Stefano del Monte degli Angeli — *Santa Brigida — Sarnico — Scano al Brembo — Scanzo — Sellere — * Sedrina — Seriate — Sforzatica — Solto — * Solza — * Sombreno — Sorisole — Sotto il Monte — * Stezzano — Strozza — * Suisio — * Taleggio — Tagliuno — Tavernola Bergamasca — * Telgate — * Terno d'Isola — Torre Boldone — Torre de' Busi — Torre de' Roveri — Trescore Balneario — * Treviolo — * Vall'Alta — *Valtesse — Vercurago — Viadanica — Vigano San Martino — *Vigolo — Villa d'Adda — Villa d'Almè — Villa di Serio — Villongo San Filastro — Villongo Sant'Alessandrio — Zandobbio — Zogno.

Circondario di Clusone: * Ardesio — * Bianzano — * Bossico — * Casnigo — * Castione della Presolana — Castro — Cene — * Cerete — * Clusone — Costa Volpino — Endine — * Fino del Monte — * Fonteno — * Gandino — * Gazzaniga — * Gromo — * Leffe — Lovere — Monasterolo del Castello — * Parre — Pian Gajano — Pianico — * Ponte di Nossa — * Provetta — *Schilpario — Sovere — Spinone — * Vertova — * Vilminore — Zorzino.

Circondario di Treviglio: * Antegnate — * Arcene — * Arsago — * Barbata — * Bariano — * Boltiere — * Brignano Gerra d'Adda — * Calcinate — Calcio — * Calvenzano — Canonica d'Adda — * Caravaggio — * Castel Rozzone — Cavernago — * Casirate d'Adda — * Ciserano — * Cividale al Piano — * Cologno al Serio — *Comun Nuovo — *Cortenuova — *Covo — * Fara d'Adda — * Fara Olivana — * Fontanella — *Fornovo di San Giovanni — Ghisalba — Grassobbio — * Isso — * Levate — * Lurano — Mariano al Brembo — * Martinengo — * Misano di Gerra d'Adda — * Morengo — * Mornico al Serio — * Mozzanica — Osio Sopra — * Osio Sotto — * Pagazzano — * Pognano — Pontirolo Nuovo — Palosco — * Pumenengo — * Romano di Lombardia — * Sabbio Bergamasco — * Spirano — * Torre Pallavicina — Treviglio — * Urgnano — * Verdellino — * Verdello — Zanica.

Provincia di Brescia.

CIRCONDARIO DI BRENO: Angolo — Erbanno — Gorzone — Mazzunno — Rezzato.

CIRCONDARIO DI BRESCIA: * Acquafredda — Bedizzole — Borno — Botticino Mattina — Brescia — Calcinato — Camignone — Carpenedolo — Carzago — Castenedolo — Cellatica — Collebeato — Ghedi — Gussago — Iseo — Lonato — Marone — Moniga — Monticello Brusati — Montichiari — Nave — Nuvolera — Ome — Padenghe — Pilzone — Provaglio d'Iseo — Provezze — * Remedello Sopra — Rodengo — Sajano — Sale Marasino — San Vigilio — Sivlano — Sulzano.

CIRCONDARIO DI CHIARI: Adro — Bornato — Calino — Capriolo — Cazzago — San Martino — Clusane sul Lago — Coccaglio — Cologne — Colombaro — Erbusco — Nigoline — Palazzolo sull'Oglio — Paratico — Passirano — Rovato — Torbiato.

CIRCONDARIO DI SALÒ: Manerba — Portese — Sojano del Lago — Puegnago.

Provincia di Como.

CIRCONDARIO DI COMO. — Albiolo — Albogaiso — Alserio — Alzate con Verzago — Anzano del Parco — Appiano — Arcellasco — Argegno — Arosio — Asnago — Bellagio — Bene Lario — Beregazzo — Bernate di Como — Binago — Bizzarone — Blevio — Breccia — Bregnano — Brenna — Brenno — Brunate — Buccinigo — Bulgarograsso — Bulgorello — Cabiate — Cadorago — Cagno — Camnago Falloppia — Camnago Volta — Campione — Cantù — Capiago — Carate Lario — Carbonate — Carcano — Careno — Carimate — Carlazzo Valsolda — Carugo — Casanova Lanza — Casleto — Caslino al Piano — Casnate — Cassano Albese — Cassina Rizzardl — Castello Valsolda — Castelnuovo Bazente — Cavallasca — Caversaccio — Cerano d'Intelvi — Cermenate — Cernobbio — Cima — Cirimido — Civello — Civiglio — Colico — Colonno — Como — Consiglio di Rumo — Corenno Plinio — Corrido — Costa Masnaga — Cremia — Cremnago Cressogno — Crevenna — Croce — Cucciago — Dazio — Dervio — Dizzasco — Domaso — Dongo — Dorio — Dosso di Liro — Drano — Drezzo — Fabbrica Durini — Fenegrò — Figino Serenza — Fino Mornasco — Gaggino — Garzeno — Gera — Gironico — Gottro — Grandate — Grandola — Gravedona — Griante — Grona — Guanzate — Incino — Intimiano — Inverigo — Laglio — Lambrugo — Lenno — Lezza — Lezzeno — Limido — Limonta — Lipomo — Livo — Locate Varesino — Lomazzo — Loveno sopra Menaggio — Lucino — Luisago — Lurago d'Erba — Lurate Abbate — Macciò — Mariano Comense — Maslianico — Menaggio — Merone — Mezzegra — Minoprio — Moiana — Moltrasio — Monguzzo — Montano Comasco — Montorfano — Mozzate — Musso — Nesso — Nibionno — Olgiate Comasco — Oltrona di S. Mamette — Orsenigo — Ossuccio — Palanzo — Parè — Parravicino — Perledo — Pianello del Lario — Piano Porlezza — Piazza Santo Stefano — Pognana — Ponte Lambro — Porlezza — Puria — Rebbio — Rezzonico — Rodero —

Rogeno — Romanò Brianza — Ronago — Rovellasca — Rovello — Rovenna — Sala Comacina — San Siro — Sant'Abbondio — Senna Comasco — Solbiate Comasco — Solzago — Sorico — Tavernerio — Tavordo — Torno — Tremezzo — Trevano — Turate — Uggiate — Urio — Varenna — Vassena e Veniano — Vercana — Vergosa — Vertemate — Vill'Albese — Villa Romanò.

Circondario di Lecco. — Abbadia sopra Adda — *Acquate — Airuno *Aizzurro — Annone di Brianza — Asso — Bagaggera — Bartesate — Barzago — Barzanò — *Biglio — Bosisio — Brianzola — Brivio — Bulciago — Cagliano — Calco — Canzo — Capiate — Carella con Mariaga — Casatenuovo — Caslino d'Erba — Cassina Mariaga — Castello sopra Lecco — Castelmarte — Cernusco Lombardone — Cesana di Brianza — Civate — Cologna — *Consonno — Contra — Cremella — Dolzago — *Dozio — Ello — Galbiate — Garbagnate Monastero — Garlate — *Germanedo — *Imberido — *Imbersago — Laorca — Lecco — Lierna — Linzanico — Lomagna — Lomaniga — Longone al Segrino — Maggianico — *Malgrate — Mandello del Lario — Merate — Missaglia — Molteno — Mondonico — Montevecchia — Monticello — Nava — Novate di Brianza — Oggiono — Olcio — *Olgiate Molgora — Olginate — Onno — Oriano di Brianza — Osnago — Paderno d'Adda — Pasturo — Penzano — Perego — Pescate — Proserpio — Pusiano — *Rancio di Lecco — Ravellino — Robbiate — Rongio — *Rovagnate — Sabbioncello — Sala al Barro — *San Giovanni alla Castagna — Santa Maria Hoè — Sartirana Briantea — Sirone — Sirtori — *Somana — Suello — Valbrona — Valgreghentino — Valmadrera — Verderio — Viganò — Villa Vergano — Visino.

Circondario di Varese. — Abbiate Guazzone — Angera — Arcisate — Arolo — Azzio — Ballarate — Barasso — Bardello — Barsa — Barzola — Bedero Valcuvia — Besano — Besozzo — Biandronno — Bisuschio — Bizzozero — Bobbiate — Bodio — Bosco Valtravaglia — Brebbia — Brenno Useria — Brenta — Brezzo di Bedero — Brinzio — Brissago — Brunello — Brusimpiano — Cabiaglio — Cadrezzate — *Campagnano Vedasca — Cantello già Cazzone — Capolago — Capronno — Caravate — Cardana — Caronno Corbellaro — Caronno Ghiringhello — Casciago — Cassano Valcuvia — Castello Valtravaglia — Castelseprio. — Castiglione Olona — Castronno — Cavona — Cazzago Brabbia — Cellina — Cerro Lago Maggiore — Cittiglio — Clivio — Cocquio — Comabbio — Comerio — Cremenaga — Crosio della Valle — Cuasso al Monte — Cugliate — Cunardo — Curiglia — Cuveglia in Valle — Cuvio — Daverio — Due Cossani — Dumenza — Duno — Fabiasco — Ferrera di Varese — Galliate Lombardo — Garabiolo — Gavirate — Gazzada — Gemonio — Germignaga — Gornate Inferiore — Gornate Superiore — Grantola — Gurone — Induno Olona — Ispra — Lavena — Laveno — Leggiuno — Lisanza — *Lissago — Lomnago — Lonate Ceppino — Lozza — Lozzo — Luino Luvinate — Maccagno inferiore — *Maccagno Superiore — Malgesso — Malnate — Marchirolo — Masciago Primo — Masnago — Mercallo — Mesenzana Mombello Lago Maggiore — Monate — Monvalle — Morazzone — Morosolo — Muceno — Musadino — Musignano — Olginasio — Oltrona al Lago — Orino — Osmate Lentate — Pino Lago Maggiore — Porto Ceresio — Porto Valtravaglia — Rancio Valcuvia — Ranco — Roggiano Valtravaglia — Rovate Sangiano — Santa Maria di Monte — Sant'Ambrogio Olona — Schianno —

Taino — Ternate — Torba — Tradate — Travedona — Trevisago — Tronzano Lago Maggiore — Valganna — Varano — Varese — Vedano Olona — Velate — Venegono Inferiore — Venegono Superiore — Vergobbio — Viconago — Viggiù — Voldomino — Voltorre.

Provincia di Cremona.

Circondario di Casalmaggiore: Casteldidone — Cingia de' Botti — Tornata — Torricella del Pizzo.

Circondario di Cremona: Cappella de' Picenardi — Derovere — Gabbioneta — Isola Dovarese — Ostiano — Pescarolo ed Uniti — Pessina Cremonese — Soresina — * Volongo.

Provincia di Verona.

Circondario di san Pietro in Cariano: *Sant'Ambrogio di Valpolicella*

Provincia di Mantova.

Distretto di Asola: Casalmoro — Castel Goffredo.

Distretto di Canneto sull'Oglio: Casalromano.

Distretto di castiglione delle Stiviere : Castiglione delle Stiviere — Guidizzolo — Medole.

Distretto di Volta Mantovana: Monzambano — Goito.

Provincia di Milano.

Circondario di Abbiategrasso: Marcallo con Casone.

Circondario di Gallarate: Cavaria e Uniti — Crenna.

Circondario di Lodi: * Graffignano — San Colombano al Lambro — * Sant'Angelo Lodigiano.

Circondario di Milano: Cornate — Gessate — Trezzano Rosa — Vaprio d'Adda.

Circondario di Monza: Bernareggio — Briosco — Lesmo — Monza — Triuggio — Velate Milanese.

Provincia di Pavia.

Circondario di Pavia: Chignolo Po — * Inverno — Miradolo.

Circondario di Voghera: Albaredo Arnaboldi — Barbianello — Bosnasco — Bressana — Broni — Canneto Pavese — Casatisma — Castana — Casteggio — Cigognola — Codevilla — Corvino San Quirico — Donelasco — Montebello — Montescano — Montù Beccaria — Mornico Losanna — *Oliva Gessi* — Pietra de'Giorgi — Pinarolo Po — Redavalle — Retorbido — Rocca Susella — Rovescala — San Damiano al Colle — Santa Giulietta — Santa Maria della Versa — Staghiglione — Stradella — Torrazza Coste — Torre del Monte — Torricella Verzate — Verretto — Voghera — Zenevredo.

Provincia di Sondrio.

Circondario di Sondrio: * Albosaggia — * Andalo — * Ardenno — * Bema — * Berbenno di Valtellina — * Buglio in monte — * Cajolo — * Cedrasco — *Colobrina — Campovico — Castione Andevenno — Cercino — Chiavenna—Cino —Civo —Cosio Valtellino —*Dario—*Delebio —*Dubino —*Faedo —*Forcola — *Fusine — *Gordona — Mantello — Mello — *Menarola — * Mese — *Montagna* — * Morbegno — * Novate Mezzola — *Pendolasco* — * Piantedo — * Piuro — Postalesio — * Prata Camportaccio — — * Rogolo — * Samolaco — * San Giacomo Filippo — *Sondrio* (1) — * Spriana — * Talamona — * Torre Santa Maria — * Traona — * Verceja — * Villa di Chiavenna.

PIEMONTE

Provincia di Alessandria.

Circondario di Acqui: Acqui — Castelnuovo Belbo — Grognardo — *Strevi* — Visone.

Circondario di Alessandria: Alessandria (2) — Bassignana — Castelletto Scazzoso — Lu — Montecastello — Pavone — Precetto di Valenza — Pietra Marazzi — Quargnento — Rivarone — San Salvatore Monferrato — Solero — Valenza — Villabella, già Lazzarone.

Circondario di Casale Monferrato: Calliano — *Casale Monferrato* (3) Castelletto Merli — Frassinello Monferrato — Occimiano (4) — Rosignano — Terruggia.

Circondario di Novi Ligure: Gavi — Parodi Ligure.

Circondario di Tortona: *Sale*.

Circondario di Asti: Frinco.

Provincia di Cuneo.

Circondario di Cuneo: Briga Marittima — Tenda.

Circondario di Saluzzo.: Sanfront.

---

(1) La parte di questo territorio posta sulla destra del Magro e sulla sinistra del Venina fa parte della zona abbandonata.

(2) Di questo Comune sono state dichiarate abbandonate solo le frazioni di Valmadonna e Valle San Bartolomeo fino al Tanaro.

(3) Il divieto di esportazione colpisce solo la parte del territorio compresa tra il Po, la strada Garavagna e la strada tramviaria da Casale ad Occimiano.

(4) Di questo Comune è abbandonata la zona compresa tra la strada Occimiano–Conzano, lo stradale di Mirabello ed il confine del Comune di Lu.

Provincia di Novara.

CIRCONDARIO DI BIELLA: * Ailoche — * Bornate — Brusnengo — Caprile — Castelletto Villa — * Castelletto Cervo — Cerreto Castello — Cossato — *Crevacuore — Curino — *Flecchia — *Guardabosone — *Lessona — Masserano — * Pianceri — Piane di Serravalle Sesia — * Postua — Serravalle Sesia — Sostegno — Valdengo — Vigliano Biellese — Vintebbio.

CIRCONDARIO DI NOVARA: * Agnellengo — * Agrate Conturbia — Alzate con Linduno — Ameno — Auzate — * Ara — * Armeno — * Arola — * Arona — * Artò — * Barengo — * Bellinzago Novarese — * Biandrate — Boca — * Bogogno — * Bolzano — * Borgo Lavezzaro — * Boletto — Borgo Manero — Borgo Ticino — * Borgo Vercelli — Briga — Briona — * Bugnate — *Caltignaga — *Cameri — *Carpignano Sesia — *Casalbeltrame — *Casaleggio Novarese — * Casalino — * Casalvolone — * Castellazzo Novarese — * Castelletto sopra Ticino — Cavaglio d'Agogna — *Cavaglietto — Cavallirio — *Cerano — *Cesara — *Coiromonte — *Colazza — *Comignago — *Cressa — Cureggio — *Dagnente — Divignano — Fara Novarese — Fontaneto d'Agogna — Galliate — *Garbagna Novarese — Gargallo — *Gattico — Ghemme — * Ghevio — * Gozzano — *Granozzo con Monticello — Grignasco — Invorio Inferiore — Invorio Superiore — * Isola San Giulio — * Landiona — Maggiora — * Mandello Vitta — Marano Ticino — * Meina — * Mercurago — Mezzomerico — * Miasino — * Momo — * Montrigiasco — * Nibbiola — * Nonio — * Novara — Oleggio — * Oleggio Castello — * Orta Novarese — * Paruzzaro — * Pella — * Pettenasco — * Pogno — Pombia — Prato Sesia — * Recetto — Romagnano Sesia — * Romentino — *San Maurizio d'Opaglio — * San Nazzaro Sesia — * San Pietro Mosezzo — * Sillavengo — Sizzano — * Soriso — * Sovazza — * Sozzago — Suno — * Terdobbiate — * Tornaco — * Trecate — * Vaprio d'Agogna — Varallo Pombia — Vergano Novarese — Veruno — * Vespolate — * Vicolungo — * Villata — * Vinzaglio.

CIRCONDARIO DI PALLANZA: * Agrano — * Anzola d'Ossola — Arizzano — * Aurano — Baveno — * Beè — * Belgirate — Bieno — * Brisino — * Brovello — * Calogna — Cambiasca — Cannero — Cannobbio — * Caprezzo — Cargiaco — * Carpugnino — * Casale Corte Cerro — * Cavaglio San Donnino — Cavandone — Chignolo Verbano — *Cireggio — *Commago — *Corciago — Cossogno — * Crana Gattugno — * Crusinallo — * Cursolo — * Cuzzago — * Esio — * Falmenta — * Fomarco — * Fornero — * Forno — * Fosseno — * Germagno — Ghiffa — * Gignese — * Graglia Piana — * Gurro — Intra — * Intragna — * Lesa — * Loreglia — * Luzzogno — * Magognino — * Massino — * Massiola — Mergozzo — * Miazzina — * Migiandone — * Nebbiuno — * Nocco — Oggebbio — Omegna — * Orasso — * Ornavasso — Pallanza — * Pisano — * Premeno — * Premosello — * Quarna Sopra — *Quarna Sotto — Rovegro — * Rumianca — * Sant'Agata sopra Cannobio — * San Bartolomeo Valmara — * Sambughetto — Santino — * Spocia — * Stresa — * Stropino — Suna — * Tapigliano — Trafiume — Trarego — Trobaso — * Unchio — * Vezzo — * Viggiona — * Vignone — * Vogogna — Zoverallo.

CIRCONDARIO DI VARALLO: * Agnona — * Araneo — * Borgosesia — * Cellio — * Doccio — * Foresto Sesia — * Isolella — Valduggia.

CIRCONDARIO DI VERCELLI: Gattinara — * Lenta — Lozzolo — Roasio — Villa del Bosco.

PROVINCIA DI TORINO.

CIRCONDARIO DI AOSTA: Aosta — Arnaz — Arvier — * Avise — Aymaville — * Bard — * Brisogne — * Chambave — * Champ de Praz — Charvensod — * Châtillon — * Fenis — * Gignod — Gressan — * Zone — Introd — * Issogne — * Jovençan — * La Salle — * Montjovet — *Morgese — * Nus — * Pollein — * Pontey — * Quart — Saint-Nicolas — Saint-Pierre — * Saint-Cristophe — * Saint-Dènis — Saint-Marcel — * Saint-Vincent — Sarre — * Verrayes — * Verres — Villeneuve.

CIRCONDARIO DI IVREA: *Borgofranco d'Ivrea* — *Montalto Dora.*

CIRCONDARIO DI PINEROLO: Bricherasio — Inverso Porte — Porte — Prarostino.

LIGURIA

Provincia di Genova.

CIRCONDARIO DI ALBENGA: Alessio — Albenga — Andora — * Arnasco — * Bardineto — Balestrino — * Bardino nuovo — Bardino Vecchio — * Boissano — * Borghetto Santo Spirito — * Borgio — * Calice Ligure — * Calizzano — Campochiesa — Casanova Lerrone — Castelbianco — * Castelvecchio di Rocca Barben — * Cenesi — Ceriale — Cisano sul Neva — * Erli — * Finale Borgo — Finale Marina — Finale Pia — Garlenda — * Giustenice — * Laigueglia — Loano — * Magliolo — * Massimino — * Onzo — * Orco Feglino — Ortovero — * Pietra Ligure — * Ranzi Pietra — * Rialto — * Stellanello — * Testico — Toirano — * Tovo San Giacomo — * Vallego — * Vendone — * Verezzi — Villanova d'Albenga — Zuccarello.

CIRCONDARIO DI CHIAVARI: * Borzonasca — * Carasco — * Casarza Ligure — * Castiglione Chiavarese — * Chiavari — * Cicagna — * Cogorno — * Coreglia Ligure — * Favale di Malvaro — * Lavagna — * Lorsica — * Lumarzo — * Mairsana * Mezzanego — * Moconesi — * Moneglia — *Nè — * Neirone — * Orero — * Porto Fino — * Rapallo — * San Colombano Certenoli — * San Ruffino di Levi — * Santa Margherita Ligure — * Santo Stefano d'Aveto — * Varese Ligure — * Zoagli.

CIRCONDARIO DI GENOVA: * Apparizione — * Arenzano — * Avegno — * Barbagli — * Bavari — * Bogliasco — * Bolzaneto — * Borzoli — * Busalla — * Camogli — * Campo Ligure — * Campomorone — * Canepa — Capraja (Isola) — * Casella — * Ceranesi — * Cornigliano Ligure — * Crocefieschi — * Davagna — Genova — *Isola del Cantone — * Masone — *Mele — * Mignanego — * Molassana — * Montebruno — * Montoggio — * Nervi — * Pegli — * Pieve di Sori — * Pontedecimo — * Prà — * Propata — Quarto al Mare

— * Quinto al Mare — * Recco — Rivarolo Ligure — * Ronco Scrivia — — * Rossiglione — * San Giovanni Battista — * Sampierdarena — * San Quirico in Val Polcevera — *Sant'Ilario Ligure —*Sant'Olcese —*Savignone — * Serra Riccò — *Sestri Ponente — *Sori — *Struppa — *Torriglia — *Tribogna — * Uscio — * Val Brevenna — * Vobbia — * Voltri.

Provincia di Porto Maurizio.

Circondario di Porto Maurizio: * Aquila d'Arroscia — * Armo — Arzeno di Oneglia — Aurigo — Bestagno — Borgo Sant' Agata — * Borghetto d'Aroscia — * Borgomaro — Candeasco — Caramagna Ligure — Caravonica — Carpasio — Cartari e Calderara — Castelvecchio di Santa Maria Maggiore — Cenova — Cervo — * Cesio — Chiusanico — * Chiusavecchia — Civezza — * Conio — Cosio d'Arroscia — Costa d'Oneglia — Diano Arentino — Diano Borello — Diano Calderina — Diano Castello — Diano Marina — Diano San Pietro — Dolcedo — * Gazzelli — * Lavina — Lucinasco — * Maro Castello —* Mendatica — *Moltedo Superiore — *Montegrosso Pian Latte — Moano — Montegrazie — Olivastri — Oneglia — Pantasina — * Pianavia — Piani — * Pietrabruna — Pieve di Teco — Poggi — Pontedassio — Pornassio — Porto Maurizio — Prelà — * Ranzo — Rezzo — San Bartolomeo del Cervo — * San Lazzaro Reale — Sarola — *Tavole — Torrazza — Torria — Valloria Marittima — Vasia — Vessalico — Villa Faraldi — Villa Guardia — Villa Talla — Villa Viani — * Ville San Sebastiano — Ville San Pietro.

Circondario di San Remo: Airole — Apricale — Badalucco — Bajardo — Bordighera — Borghetto San Nicolò — Boscomare — Bussana — Camporosso — Castellaro — Castel Vittorio — Ceriana — Cipressa — Col di Rodi — Costarainera — Dolceacqua — Isolabona — Lingueglietta — Montalto Ligure — Olivetta San Michele, già Piena — Perinaldo — Pigna — Pompejana — Riva Ligure — Rocchetta Nervina — San Biagio della Cima — San Lorenzo al Mare — San Remo — Santo Stefano al Mare — Sasso di Bordighera — Seborga — Soldano — Taggia — Terzorio — Triora — Vallebona — Vallecrosia — Ventimiglia.

EMILIA

Provincia di Bologna.

Circondario d'Imola. *Casal Fiumanese — Castel San Pietro — Imola*

Provincia di Piacenza.

Circondario di Piacenza: Agazzano — Borgonovo Val Tidone — Castel San Giovanni — Gazzola — Nibbiano — Piozzano — Rottofreno — Travo — Ziano.

Provincia di Parma.

CIRCONDARIO DI PARMA: *Collecchio.*

Provincia di Ravenna.

CIRCONDARIO DI FAENZA: *Castel Bolognese.*

Provincia di Forlì.

Cesena.

MARCHE

Provincia di Macerata.

CIRCONDARIO DI MACERATA: *Cingoli* — *Treja.*

TOSCANA

Provincia di Arezzo.

CIRCONDARIO UNICO DI AREZZO: *Arezzo* — *Capolona* — *Civitella in Val di Chiana* — *Cortona* — *Subbiano.*

Provincia di Firenze.

CIRCONDARIO DI FIRENZE: Barberino di Val d'Elsa — Carmignano — Casellina e Torri — Fiesole — * Firenze — Galluzzo — Greve — Montespertoli — *Prato* — *Reggello* — *Rignano sull'Arno* — San Casciano in Val di Pesa — Sesto Fiorentino.

CIRCONDARIO DI PISTOIA: * Lamporecchio — Larciano — Montale Agliana — Serravalle.

CIRCONDARIO DI SAN MINIATO: Capraia e Limite — Castelfiorentino — Castelfranco di Sotto — Cerreto Guidi — Certaldo — Empoli — Fucecchio — Montelupo — San Miniato — Santa Croce sull'Arno — Santa Maria in Monte — Vinci.

Provincia di Grosseto.

CIRCONDARIO UNICO DI GROSSETO: Castiglione della Pescaja — * Castel del Piano — Gavorrano — Massa Marittima — Pitigliano — Roccastrada.

Provincia di Livorno.

CIRCONDARIO DI LIVORNO: Livorno.

CIRCONDARIO DI PORTOFERRAIO: Campo nell'Elba — Marciana — Marciana Marina — Portoferraio — Porto Longone — Rio dell'Elba — Rio Marina.

Provincia di Lucca.

CIRCONDARIO UNICO DI LUCCA: *Camajore* — *Capannori* (1) — *Lucca* — *Monsummano* — *Pescia* (2).

Provincia di Pisa.

CIRCONDARIO DI PISA: Bagni di San Giuliano — Capannoli — Cascina — Castellina Marittima — Chianni — Colle Salvetti — Fauglia — Lajatico — Lari — Lorenzana — Orciano Pisano — Palaja — Peccioli — Pisa (3) — Ponsacco — Pontedera — Rosignano Marittimo — Santa Luce — Terricciola — Vicopisano.

CIRCONDARIO DI VOLTERRA: Campiglia Marittima — Casale Marittimo — Castagneto Marittimo — Cecina — Monteverdi — Piombino — Sassetta — Suvereto;

Provincia di Siena.

CIRCONDARIO DI SIENA: *Castelnuovo Berardenga* — *Gajole* — Montalcino.

UMBRIA

Provincia di Perugia.

CIRCONDARIO DI PERUGIA: *Gubbio* — *Perugia* — *Valfabbrica*.
CIRCONDARIO DI TERNI: *Montefranco*.

LAZIO

Provincia di Roma.

CIRCONDARIO DI CIVITAEECCHIA: *Montalto di Castro*.
CIRCONDARIO DI VITERBO: *Viterbo*.
CIRCONDARIO DI ROMA: *Roma* (4) — *Monterotondo*.

---

(1) La frazione Ruota del comune di Capannori è dichiarata zona abbandonata.

(2) Il divieto di esportazione colpisce solo la frazione di Collodi.

(3) Il divieto di esportazione colpisce solo la zona limitata ad Est via Medici e confini di Cascina; a Nord via del Fosso Vecchio; ad Ovest via Maggiore e di Oratorio fino alla via Emilia; a Sud via Emilia fino all'Osteria (confine di Cascina).

(4) Il divieto di esportazione è limitato alla sola zona suburbana situata alla destra del Tevere.

ABRUZZI

Provincia di Teramo.

Circondario di Penne: *Città Sant'Angelo* (1).

Circondario di Teramo: *Atri* — *Montepagano* — *Morro d'Oro* — *Notaresco* — *Silvi*.

PUGLIE

Provincia di Bari.

Circondario di Altamura: * Alberobello — Altamura — Binetto — Cassano delle Murge — Gioia dal Colle — Grumo Appula — Noci — Santeramo in Colle — Torritto.

Circondario di Bari: Acquaviva delle Fonti — * Bari delle Puglie — *Bitetto — *Bitonto* — Bitritto — Canneto di Bari — *Capurso — *Carbonara di Bari — Casamassima — * Castellana — * Ceglie del Campo — Cellammare — Conversano — * Fasano — Giovinazzo — Locorotondo — * Loseto — * Modugno — *Mola di Bari — Monopoli — Montrone— *Noicattaro — Palo del Colle — * Polignano a Mare — Putignano — * Rutigliano — San Michele di Bari — San Nicandro di Bari — * Triggiano — Turi — Valenzano.

Circondario di Barletta: *Andria* — Bisceglie — Corato — Molfetta. — Ruvo — Terlizzi — Trani.

Provincia di Lecce.

Circondario di Brindisi: *Brindisi* — *Ostuni* — *Mesagne*.

Circondario di Taranto: Carosino — Castellaneta — Faggiano — Fragagnano— Ginosa— Grottaglie — Laterza — Manduria — Martina Franca — * Massafra — Montemesola — Mottola — * Palagiano — Taranto.

BASILICATA

Provincia di Potenza.

Circondario di Matera: Matera.

(1) Il divieto di esportazione è limitato alla sola frazione di territorio costituita dalle contrade Madonna degli Angeli, Sorripe e Acquatina.

CALABRIE

Provincia di Catanzaro.

Circondario di Catanzaro: Albi — Amaroni — Argusto — Badolato — Borgia — Caraffa di Catanzaro — Catanzaro — Centrache — Cropani — Davoli — Gagliato — Gasperina — Grifalco — Isca — Magisano — Montepaone — Palermiti — Petrizzi — San Floro — Sant'Andrea Apostolo del Jonio — Satriano — Sellia — Sersale — Settingiano — Simeri e Crichi — Soverato — Soveria Simeri — Tiriolo — Torre di Ruggero — Zagarise.

Circondario di Cotrone: Cotrone — Cutro — San Nicola dell'Alto.

Circondario di Monteleone di Calabria: Acquaro — Briatico — Capistrano — Cessaniti — Dasà — Dinami — Drapia — Fabrizia — * Joppolo — * Limbadi — Majerato — Mileto — Nicotera — Piscopio — Pizzo — Ricadi — San Calogero — San Costantino Calabro — Sorianello — * Tropea — Zambrone.

Circondario di Nicastro: Carlopoli — Conflenti — Cortale — Francavilla Angitola — Gimigliano — Gizzeria — Maida — Martirano — Nicastro — Platania — Sambiase — San Pietro a Maida.

Provincia di Cosenza.

Circondario di Castrovillari: Altomonte — Montegiordano — Mottafollone — San Sosti — Sant'Agata di Esaro.

Circondario di Cosenza: * Belsito — Dipignano — Castrolibero — Celico — Cosenza — Lattarico — Marzi — Mongrassano — Montalto Uffugo — Rogliano — Rota Greca — San Giovanni in Fiore — San Marco Argentano.

Circondario di Paola: Ajello in Calabria — Amantea — Belmonte Calabro — Bonifati — Falconara Albanese — Lago — Longobardi — San Pietro in Amantea — Terrati.

Circondario di Rossano: Corigliano Calabro — Rossano.

Provincia di Reggio Calabria.

Circondario di Gerace: Ardore — Benestare — * Bianco — * Bovalino — * Brancaleone — * Bruzzano Zeffirio — * Caraffa del Bianco — Caulonia — * Ciminà — Ferruzzano — Gerace — Giojosa Ionica — Grotteria — Mammola — * Martone — Palizzi — Pazzano — Portigliola — Riace — * Roccella Jonica — San Giovanni di Gerace — Sant'Ilario del Jonio — Siderno Marina — Staiti.

Circondaro di Palmi: Anoja — Cosoleto — * Delianuova — Feroleto della Chiesa — Gioja Tauro — Jatrinoli — Melicuccà — Molochio — Oppido Mamertina — Palmi — Radicena — Rizziconi — Rosarno — San Procopio — Santa Cristina d'Aspromonte — * Sant'Eufemia d'Aspromonte — Scido — Seminara — Sinopoli — Terranova Sappo Minulio — Tresilico — Varapodio.

Circondario di Reggio Calabria: Bagaladi — Bagnara Calabra — Bova — Calanna — Campo di Calabria — Cannitello — * Cardeto — Cataforio — Catona — Condofuri — Fiumara — Gallico — Gallina — Laganadi — Melito

di Porto Salvo — Montebello Jonico, già Fossato di Calabria — Motta San Giovanni — Pellaro — Podargoni — Reggio di Calabria — Rosali — Salice Calabro — Sambatello — San Lorenzo — San Roberto — Sant'Alessio in Aspromonte — Santo Stefano in Aspromonte — Scilla — Villa San Giovanni — Villa San Giuseppe.

SICILIA (*)

A tutti indistintamente i Comuni della Sicilia è stato esteso il divieto di esportazione di vegetali e altre materie indicate all'art. 1 del Decreto ministeriale 11 agosto 1902 riportato a pag. 9-11, epperò nessuna delle stazioni sicule può accettare spedizioni del genere per il continente. Le stazioni stesse possono invece accettare spedizioni in destinazione di località della Sicilia, trattandosi di Comuni contermini fillosserati, nei quali più non si applica il sistema distruttivo.

SARDEGNA

Provincia di Cagliari.

CIRCONDARIO DI CAGLIARI: Armungia — Ballao — Guasila — *Dolianova, già San Pantaleo* — Mandas — Nuraminis — Samassi — San Nicolò Gerrei — Santo Sperato — Selegas — Serrenti — *Sestu* — Tuili — Villasor.

CIRCONDARIO DI LANUSEI: * Aritzo — * Arzana — Atzara — * Austis — * Bari Sardo — Baunei — * Belvi — * Desulo — * Elini — * Escalaplano — * Escolca — * Esterzili — * Gadoni — Gairo Nuovo — Gergei — * Girasole * Ilbono — Jerzu — * Laconi — Lanusei — * Loceri — * Lotzorai — Meana Sardo — Nurri — * Orroli — Ortueri — Osini — * Perdasdefogu — Sadali — Seui — * Seulo — Sorgono — * Talana — Tertenia — * Teti — * Tiana — * Tonara — * Tortolì — Triei — Ulassai — * Urzulei — Ussassai — * Villagrande Strisaili — * Villanova Tulo.

CIRCONDARIO DI ORISTANO: Abbassanta — * Allai — Aidomaggiore — Ardauli — * Bidoni — Birori — * Bonarcado — * Boroneddu — Borore — Bortigali — Bosa — Busachi — Cuglieri — * Domusnovas Canales — Dualchi — Flussio — Fordongianus — Ghilarza — Macomer — Magomadas — Modolo — Montresta — * Narbolia — Neoneli — * Noragugume — Norbello — * Nughedu Santa Vittoria — Paulilatino — Roila — Sagama — Samugheo — Santu Lussurgiu — San Vero Milis — Scano Montiferro — * Sedilò — Seneghe — * Sennariolo — Sini — Siamaggiore — * Sindia — * Soddi — Solarussa — Sorradile — Suni — * Tadasuni — Tinnura — Tresnuraghes — Ula — Tirso — * Zuri.

Provincia di Sassari.

Circondario di Alghero: Alghero — Banari — Bessude — Bonnanaro — Bonorva — Borutta — Cheremule — Cossoine — Giave — Mara — Monteleone Rocca Doria — Olmedo — Padria — Pozzomaggiore — Romana — Semestene — Siligo — Tiesi — Torralba — Villanova Monteleone.

Circondario di Nuoro: Bitti — Bolotana — Dorgali — * Fonni — Galtelli — Gavoi — Irgoli — Lei — Loculi — Lodè — Lodine — Lula — Mamojada — Nuoro — Oliena — Ollolai — Olzai — Onani — Onifai — Oniferi — Orani — Orgosolo — Orosei — Orotelli — Orune — Osidda — Ottana — Ovodda — Posada — Sarule — Silanus — Torpè.

Circondario di Ozieri: Alà dei Sardi — Anela — Ardara — Benetutti — Berchidda — Bono — Bottidda — Buddusò — Bultei — Burgos — Esporlatu — Illorai — Ittireddu — Monti — Mores — Nughedu di San Nicolò — * Nule — Oschiri — Ozieri — Pattada — Tula.

Circondario di Sassari: Bulzi — Cargeghe — Castel Sardo — Chiaramonti — Codrongianus — Florinas — Itiri — Laerru — Martis — Muros — Nulvi — Osilo — Ossi — Perfugas — Ploaghe — Porto Torres — Putifigari — Sassari — Sedini — Sennori — Sorso — Tissi — Uri — Usini.

Circondario di Tempio Pausania: Aggius — Bortigiadas — Calangianus — La Maddalena — Luras — Nuchis — Santa Teresa Gallura — Tempio Pausania — Terranuova Pausania.

INDICE DEGLI ALLEGATI

Ordine di Servizio N. 251. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 237-1909).

Nella « Nomenclatura e classificazione della tariffa diretta italo-germanica », ristampatasi col 23° spplemento del 1 aprile 1909, deve essere modificata come segue la voce « 2078-654 *Veicoli da ferrovia,* cioè Vagonetti ecc. » pag. 117 corrispondentemente al testo tedesco della voce stessa, mantenendo inalterata la relativa classificazione:

« 2078-254 VEICOLI DA FERROVIA, cioè: Vagonetti da « sterro (da campo, da miniera ecc.) e carrelli per la *manutenzione* « *delle linee ferroviarie,* anche smontati in parte, grossi, cioè « caricabili per le porte laterali dei vagoni chiusi (2) (9) ».

Ordine di Servizio N. 252. (SERVIZIO II).

Nazionalizzazione delle monete divisionali d'argento di conio greco.

A norma della convenzione sottoscritta a Parigi il 4 novembre 1908 dalle Nazioni costituenti l'Unione monetaria latina, colla quale il Regno di Grecia ebbe la facoltà di nazionalizzare le proprie monete divisionarie d'argento, col giorno 15 settembre 1909 le casse pubbliche, a deroga di quanto disponeva l'art. 6 della convenzione 6 novembre 1885, debbono cessare di ricevere l'argento divisionario di conio greco.

Per conseguenza dalla stessa data, 15 settembre 1909, tutte le stazioni della Rete non potranno più accettare in pagamento per qualunque titolo, le monete da L. 2, 1 e 0,50 coniate in qualsiasi anno nel Regno di Grecia.

Le casse compartimentali a loro volta dovranno rigorosamente respingere alle stazioni, o a chiunque ne avrà fatto versamento, le monete di cui sopra comprese in incassi poste-

riori alla sopra citata data 15 settembre 1909, tenendo presente che il versamento alle Sezioni di R. Tesoreria di tutta la valuta divisionaria di conio greco ritirata dalla circolazione dovrà essere compiuto non dopo il 28 settembre 1909.

Ordine di Servizio N. 253. (Servizi VII e VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Servizio cumulativo con la Ferrovia S. Ellero-Saltino (Vallombrosa) per il trasporto dei viaggiatori, bagagli, cani, velocipedi e giornali.

Il servizio cumulativo per il trasporto dei viaggiatori, bagagli e cani esistente con la Ferrovia S. Ellero-Saltino viene esteso, a partire dal 15 settembre 1909, a nuove corrispondenze nonchè al trasporto dei velocipedi e dei giornali.

Il presente Ordine di Servizio comprende perciò tanto le corrispondenze esistenti quanto le nuove ammesse.

TRASPORTI DI VIAGGIATORI.

1° *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* Le corrispondenze ammesse al servizio cumulativo con biglietti a tariffa ordinaria, tanto di corsa semplice che di andata e ritorno, risultano coi prezzi relativi dall'allegato prospetto.

2° *Caratteristiche e validità dei biglietti.* I biglietti cumulativi in distribuzione nelle stazioni della Rete dello Stato hanno l'uguale formato e gli stessi colori di quelli in vigore per il servizio interno, e cioè verde per la 1ª classe, bianco per la 2ª e rosso per la 3ª classe. Di tali colori e formato sono pure i biglietti in distribuzione nelle stazioni della Ferrovia S. Ellero-Saltino.

Sulla Ferrovia S. Ellero-Saltino esiste una classe sola.

Pei trasporti dei ragazzi fra i tre e i sette anni, tanto le

stazioni della Rete dello Stato ammesse alla distribuzione dei biglietti in servizio cumulativo per adulti, quanto le stazioni della Ferrovia della S. Ellero-Saltino distribuiscono biglietti a percorso facoltativo a metà prezzo, del modello conforme a quelli adottati dalle Ferrovie dello Stato pel proprio servizio interno.

I biglietti normali di andata e ritorno hanno la validità e sono soggetti a tutte le norme e condizioni dell'allegato 4 alle Tariffe.

3° *Penalità ed introiti suppletori.* Le esazioni suppletorie e le multe per mancanza di biglietti, cambiamento di classe, ecc., vengono riscosse da ciascuna amministrazione soltanto per il proprio percorso; ma il personale di scorta ai treni deve consegnare i viaggiatori alla stazione di transito, perchè sia provveduto alla regolarizzazione del viaggio per l'ulteriore percorso.

Invece le esazioni supplementari devono estendersi anche al percorso sulle linee della precedente Amministrazione quando si tratti di viaggiatori provenienti dalle linee stesse e risulti che il viaggio sulle medesime abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che danno motivo all'esazione pel rimanente percorso.

TRASPORTI DI BAGAGLI, CANI E VELOCIPEDI.

4° *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* Le stazioni ammesse al servizio cumulativo pei bagagli a tariffa ordinaria, per i cani e per i velocipedi sono le medesime abilitate a tale servizio pei viaggiatori.

5° *Registrazione dei trasporti bagagli, cani e velocipedi.* La registrazione dei trasporti bagagli, cani e velocipedi in servizio cumulativo dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato, si fa come per quelli in servizio interno, cioè con la compilazione di un solo foglio di via, che scorta le spedizioni fino alla stazione destinataria.

Altrettanto fa la Ferrovia S. Ellero-Saltino pei bagagli, cani e velocipedi in partenza dalle sue stazioni.

Ai colli sono da applicarsi due etichette, una col nome della stazione di partenza e col numero corrispondente a quello della

registrazione, l'altra da apporsi immediatamente sotto la prima col nome della stazione destinataria.

6° *Tassazione dei trasporti.* Le tasse per il trasporto dei bagagli, dei cani e dei velocipedi sono da computarsi separatamente per il percorso di ciascuna Amministrazione e con applicazione per il percorso sulle ferrovie dello Stato della tassa minima di L. 0,70 per spedizione. Per i percorsi della Ferrovia S. Ellero-Saltino sono da applicarsi le quote seguenti:

Dalla stazione di S. ELLERO a	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 Kg. Prezzo per tonnellata	Cani Prezzi per capo	Velocipedi (1)
	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100			
Donnini . . .	0.70	0.70	0.70	0.70	0.75	0.90	1.05	1.20	1.35	1.50	15.00	1.00	0.90
Filiberti . .	0.70	0.70	0.70	0.80	0.95	1.15	1.35	1.55	1.75	1.90	19.00	1.25	0.90
Saltino . . .	0.70	0.70	0.90	1.20	1.50	1.80	2.10	2.40	2.70	3.00	30.00	2.00	0.90

(1) Tassa per macchine di peso non superiore a 30 chilogrammi. — Per le macchine di peso superiore si applica la tariffa dei bagagli.

TRASPORTI DI GIORNALI.

7° Il servizio cumulativo per il trasporto dei giornali è ammesso fra le stazioni della Ferrovia S. Ellero-Saltino e tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato. Sul percorso della Ferrovia S. Ellero-Saltino la tassa da riscuotersi è quella stabilita per i bagagli.

CONCESSIONI SPECIALI E TRASPORTI MILITARI.

8° Le concessioni speciali contenute nel fascicolo (Concessioni speciali e relative tariffe) edizione 1° gennaio 1909 ed il Regolamento per trasporti militari, non sono applicabili sul percorso della Ferrovia S Ellero-Saltino.

Circolare N. 69. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Uso del Modulo I-492.

L'art. 5 comma *b*) delle nuove Norme per il servizio contabile del Capo stazione, pubblicate con l' Ordine di Servizio N. 160-1909 stabilisce che le rivalse a debito di agenti o di uffici dell'Amministrazione *non debbono mai figurare in rimanenza fra le merci in magazzino.*

Ma poichè il modulo I-492 tuttora in uso, e che dovrà essere adoperato fino ad esaurimento delle scorte esistenti, porta l'intestazione « Inventario delle merci, *rivalse,* ecc. in rimanenza », si avverte a scanso di equivoci, che, dovendo assolutamente escludersi la inserzione delle rivalse fra le merci che si trovano in magazzino, le rivalse stesse dovranno figurare, in ogni caso, fra i titoli da liquidare.

Circolare N. 70. (Servizio X).

Ordinazioni d'urgenza all'industria privata per sollecitare la riparazione del materiale rotabile.

(Vedi Istruzione N. 3-1906 e 11-1907 del Servizio X).

Per le ordinazioni di urgenza che occorresse rilasciare all'industria privata allo scopo di sollecitare la riparazione del materiale rotabile giacente in officina e di evadere richieste urgenti di depositi e squadre di rialzo per lavori che è necessario affidare all'industria privata si stabilisce quanto segue:

1. Le Divisioni trazione e materiale per conto delle officine dipendenti e le officine di Torino, Verona e Firenze sono autorizzate a rivolgersi all'industria privata facendosi rilasciare dalle Ditte delle offerte in carta bollata da L. 1,20 coll'indicazione dell'oggetto, delle condizioni tecniche, delle modalità e dei

termini di consegna nonchè delle modalità di collaudo e di pagamento:

a) per la lavorazione e riparazione di pezzi di ricambio e per la riparazione di macchinario, di oggetti d'inventario, ecc. che occorressero di urgenza per sollecitare la riparazione del materiale rotabile ed alle quali le officine non potessero provvedere colla celerità necessaria, sia coi propri mezzi, sia ricorrendo ad altre officine della rete;

b) per i lavori che per la loro natura conviene o necessita affidare all'industria privata, quali la lavatura, stiratura, tintura, cucitura, rammendatura di merletti e tendine per carrozze o di biancheria in genere per carrozze speciali e per uso di ufficio, l'argentatura e nichellatura dei metalli, ecc.

L'importo di ogni ordinazione non potrà superare le L. 200.

Le ordinazioni dovranno sempre ricevere sanatoria del Servizio X al quale dovranno essere subito trasmesse le offerte ottenute con un cenno sulle ragioni che giustificano la fatta ordinazione.

Le offerte medesime, dopo vistate dal Capo del Servizio X, saranno a cura delle divisioni e delle officine predette registrate col diritto fisso di L. 1,20 e quindi trasmesse all'ufficio centrale di contabilità per norma nella liquidazione delle fatture.

Le fatture saranno vistate con la data e con la semplice firma dell'Ingegnere che avrà accertato l'esatto compimento degli obblighi assunti dalla Ditta, e quindi inviate al predetto Ufficio Centrale di Contabilità per l'ulteriore corso.

2. Le ordinazioni per un importo non superiore alle L. 10 potranno essere dalle officine rilasciate in base a semplice contrattazione verbale, liquidando le fatture sul fondo di scorta.

3. Quando si presentasse la necessità di rilasciare un'ordinazione per un importo superiore alle L. 200, dovrà essere richiesta la preventiva autorizzazione al Capo del Servizio X, e si dovranno stipulare regolari atti di sottomissione in carta da bollo da L. 1,20.

Gli atti impegnanti una spesa superiore alle L. 1000 avranno l'ulteriore corso regolare a cura del Servizio X, salvo autorizzare d'urgenza l'esecuzione del lavoro in pendenza delle pratiche di approvazione e di registrazione quando ne sia stata dimostrata la effettiva necessità.

4. Le Divisioni non dovranno rilasciare ordinazioni di carattere continuativo nè potranno frazionare le ordinazioni medesime allo scopo di eludere i limiti di spesa sopra citati.

5. Rimane poi confermato che tutti gli acquisti diretti sono di competenza del Servizio VI, e che anche a quelli di urgenza devono esclusivamente provvedere i magazzini colle modalità stabilite dal predetto Servizio.

Le officine dovranno limitarsi a segnalare al Magazzino gli approvigionamenti occorrenti di urgenza per i loro bisogni nei modi indicati nel primo paragrafo della Istruzione N. 11-1907 del Servizio X.

Con la presente sono abrogati i comma *c*) e *d*) dell'articolo 83 dell'Istruzione N. 3-1906 del Servizio X ed il 2° paragrafo dell'Istruzione N. 11-1907 del Servizio X ed ogni altra disposizione che sia contraria a quanto viene disposto con la presente circolare.

Circolare N. 71. (Servizio X).

Prove e visite delle caldaie, semifisse, e locomobili.

Viste le disposizioni dell'art. 25 e dell'art. 28 delle Istruzioni (approvate con decreto ministeriale del 27 giugno 1905), circa gli esperimenti cui sono da sottoporsi le locomotive e le caldaie appartenenti alle Ferrovie dello Stato si dispone che anche i libretti mod. 1 delle caldaie, semifisse, ecc. in consegna agli uffici od ai magazzini scorte del mantenimento e del movimento debbano essere tenuti dagli uffici di trazione nelle cui giurisdizioni si trovano le dette caldaie, semifisse, locomobili, ecc. e con le stesse norme vigenti per la tenuta dei libretti delle altre caldaie in consegna alla Trazione.

Gli uffici del Mantenimento e del Movimento interessati debbono avere cura d'informare a tempo debito l'ufficio di Trazione competente degli spostamenti che avvenissero nei mezzi d'opera di cui si tratta, nonchè del principio e della fine dei periodi di inazione di cui devesi tener conto a norma dell'art. 22 dell'Istruzione già citata.

Gli uffici di Trazione debbono perciò tenere, con le norme prescritte, anche lo scadenzario delle prove e visite delle caldaie, ecc. appartenenti ai Servizi del Mantenimento e del Movimento, provvedere alle prove e visite relative a mezzo dei propri funzionari a norma dell'art. 28 delle Istruzioni ricordate e rispondere dell'esatta applicazione delle Istruzioni stesse.

Circolare N. 72. (Servizio VII).

Distribuita agli agenti delle classi 3, 4 e 7

Fogli veicoli, loro uso e compilazione.

I. Nonostante le ripetute raccomandazioni, continua a verificarsi con frequenza l'uso dei fogli-veicoli di vecchio modello per i treni viaggiatori e merci in luogo dei fogli veicoli prescritti, i quali — come è noto — appunto perchè siano facilmente riconoscibili, portano sotto il numero del modulo, l'indicazione dell'anno 1908. Ad evitare pertanto gli inconvenienti che derivano nel disbrigo dei lavori che si devono compiere con la scorta di tali documenti, si fa esplicito divieto di usare ulteriormente fogli-veicoli di vecchio modello, i quali dovranno essere senz'altro versati ai Magazzini stampe.

Ciò premesso, resta inteso che i fogli-veicoli da usarsi sono i seguenti:

Mod. G-16 e 18 (verde) (intero e ½ foglio) per treni viaggiatori o merci - pari.
» G-17 e 19 (camoscio) (intero e ½ foglio) per treni viaggiatori o merci dispari
» G-20 (verde) (intercalare) per treni viaggiatori o merci - pari.
» G-21 (camoscio) (intercalare) per treni viaggiatori o merci - dispari.
» G-22 (bianco) (intero) per treni materiali.
» G-23 (bianco) (½ foglio) per treni materiali - in corso di stampa.

Gli attuali fogli-veicoli pei treni materiali, G-24 e G-25, saranno usati, fino ad esaurimento della scorta, esclusivamente dalle stazioni del Compartimento di Palermo.

Le stazioni del continente, ricevuta la fornitura dei nuovi

moduli G-22 e G-23, dovranno spedire i G-24 e i G-25 al Magazzino stampe di Palermo.

II. Nel compilare i fogli-veicoli, sia per i treni viaggiatori come per i treni merci, materiali e di servizio, alla lettera, od alle lettere indicanti la sigla dei veicoli di altre Amministrazioni in composizione al treno, si dovrà far seguire come indice, la cifra 2, 3 o 4, secondo il numero degli assi del veicolo: pei veicoli F. S. l'indice si esporrà nel solo caso di veicoli a 3 o 4 assi.

Siccome tale indicazione occorre per compilare la statistica delle percorrenze dei veicoli, prendendo per unità l'asse km., così è assolutamente necessario che la medesima venga esposta esattamente.

Circolare N. 73. (Servizio I).

Funzionari delle Divisioni compartimentali incaricati di ricevere e stendere i contratti.

(Vedi Circolare N. 173-1908).

A datare dal 10 settembre corrente la funzione di ricevere e stendere i contratti per la Direzione compartimentale di Torino, già affidata al defunto Ispettore Capo signor cav. avvocato Zoppis Luigi, sarà assunta dall'Ispettore Capo signor cav. ingegnere Novarese Umberto, il quale sarà sostituito, in caso di assenza o di impedimento, dall'Ispettore principale signor ing. Cassini Francesco.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 253-1909.

Prospetto dei prezzi dei biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno in servizio cumulativo ra le FF. dello Stato e la Ferrovia S. Ellero-Saltino (Vallombrosa).

CORRISPONDENZE		Ripartizione	CORSA SEMPLICE						Biglietti di Andata-ritorno					
da	a		Diretti			Omnibus			Treni diretti (1)			Treni omnibus		
e viceversa			1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª	1ª	2ª	3ª
		Stato	(1) 8.05	(1) 5.65	(1) 3.70	7.35	5.15	3.30	11.30	7.95	5.15	10.80	7.55	4.85
		S. Ellero Saltino	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00
Arezzo	Saltino	Totale	12.05	9.65	7.70	11.35	9.15	7.30	17.30	13.95	11.15	16.80	13.55	10.85
		Stato	9.60	6.70	4.35	8.70	6.10	3.95						
		S. Ellero Saltino	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00						
Bagni di Montecatini	id.	Totale	13.60	10.70	8.35	12.70	10.10	7.95						
		Stato	20.15	14.10	9.15	18.60	13.00	8.40						
		S. Ellero Saltino	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00						
Bologna	id.	Totale	24.15	18.10	13.15	22.60	17.00	12.40						
		Stato	31.25	21.80	14.05									
		S. Ellero Saltino	4.00	4.00	4.00									
Borgo S. Donnino	id.	Totale	35.25	25.80	18.05									
		Stato	(1) 3.45	(1) 2.45		3.15	2.20	1.45	4.95	3.50		4.70	3.30	2.15
		S. Ellero Saltino	0.80	0.80		0.80	0.80	0.80	1.20	1.20		1.20	1.20	1.20
Firenze C.	Donnini	Totale	4.25	3.25		3.95	3.00	2.25	6.15	4.70		5.90	4.50	3.35
		Stato	(1) 3.45	(1) 2.45		3.15	2.20	1.45	4.95	3.50		4.76	3.30	2.15
		S. Ellero Saltino	1.00	1.00		1.00	1.00	1.00	1.50	1.50		1.50	1.50	1.50
Id.	Filiberti	Totale	4.45	3.45		4.15	3.20	2.45	6.45	5.00		6.20	4.80	3.65

(1) Prezzi applicabili durante il periodo in cui alla stazione di S. Ellero fermano i treni diretti.

CORRISPONDENZE da	a	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice – Treni diretti 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	Treni omnibus 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	Biglietti di Andata-ritorno – Treni diretti (1) 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	Treni omnibus 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
e viceversa														
Firenze C.	Saltino	Stato	(1) 3.45	(1) 2.45		3.15	2.20	1.45	4.95	3.50		4.70	3.30	2.15
		S. Ellero Saltino	4.00	4.00		4.00	4 00	4 00	6.00	6.00		6.00	6.00	6.00
		Totale	7.45	6.45		7.15	2.20	5.45	10.95	9.50		10.70	9.30	8.15
Firenze C. di Marte	id.	Stato				2.60	1.80	1.15	4.05	2.85		3.85	2.70	1.75
		S. Ellero Saltino				4.00	4.00	4.00	6.00	6 00		6.00	6.00	6.00
		Totale				6.60	5.80	5.15	10.05	8.85		9.85	8.70	7.75
Figline	id.	Stato							2.95	2.05		2.80	1.95	1.30
		S. Ellero Saltino							6.00	6.00		6.00	6.00	6.00
		Totale							8 95	8.05		8.80	7.95	7.30
Genova P.P.	id.	Stato	31.25	21.80	14.05									
		S. Ellero Saltino	4.00	4.00	4.00									
		Totale	35.25	25 80	18.05									
Livorno S.M.		Stato	15.85	11.10	7.20	14.40	10.10	6.50						
		S. Ellero Saltino	4.00	4.00	4.00	4 00	4.00	4.00						
		Totale	19.85	15 10	11.20	18.40	14.10	10.50						
Milano C.	id.	Stato	40.40	27.80	17.95									
		S. Ellero Saltino	4.00	4.00	4.00									
		Totale	44.40	31.80	21.95									
Montevarchi	id.	Stato							5.30	3.75		5.05	3.55	2.30
		S. Ellero Saltino							6.00	6.00		6.00	6.00	6.00
		Totale							11.30	9.75		11.05	9.55	8 30

(1) Prezzi applicabili durante il periodo in cui alla stazione di S. Ellero fermano i treni diretti.

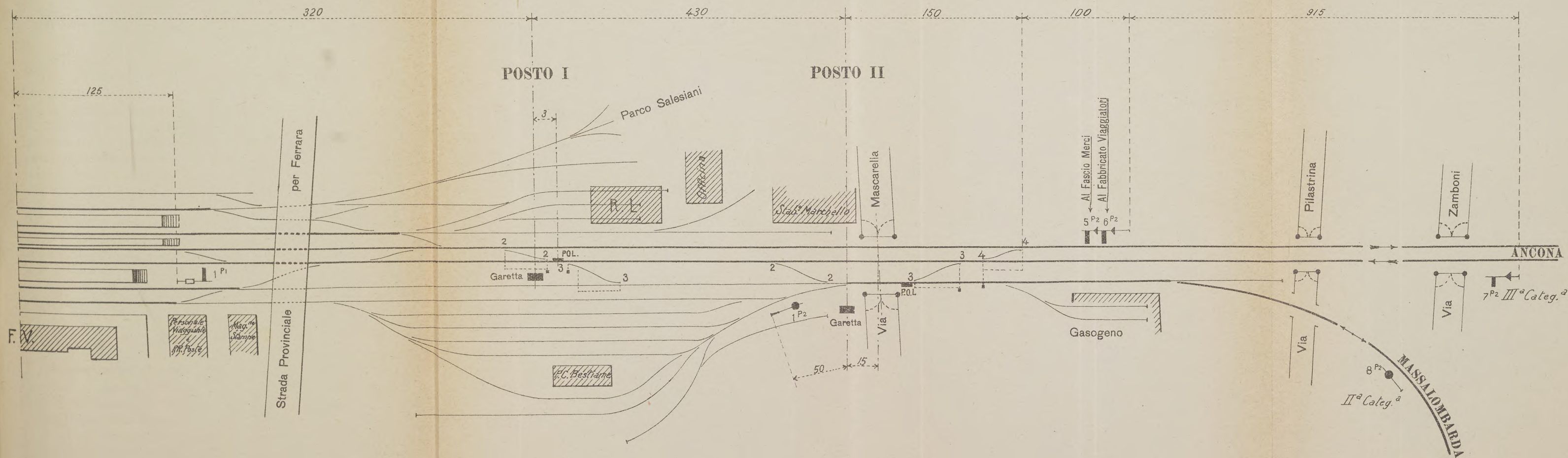
CORRISPONDENZE da	a e viceversa	Ripartizione	Biglietti di corsa semplice – Treni diretti 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	Treni omnibus 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl	Biglietti di andata-ritorno – Treni diretti (1) 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl	Treni omnibus 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.
		Stato	52.65	35.10	22.55									
		S. Ellero Saltino	4.00	4.00	4.00									
Napoli C.	Saltino	Totale	56.65	39.10	26.55									
		Stato	18.00	12.60	8.20	16.40	11.45	7.40						
		S. Ellero Saltino	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00						
Perugia	id.	Totale	22.00	16.60	12.20	20.40	15.45	11.40						
		Stato	9.35	6.55	4.25	8.50	5.95	3.85						
		S. Ellero Saltino	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00						
Pieve Monsummano	id.	Totale	13.35	10.55	8.25	12.50	9.95	7.85						
		Stato	23.10	16.20	10.45	22.05	15.45	9.95						
		S. Ellero Saltino	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00						
Rimini	id	Totale	27.10	20.20	14.45	26.05	19.45	13.95						
		Stato	33.05	23.00	14.85									
		S. Ellero Saltino	4.00	4.00	4.00									
Roma Ter.	id.	Totale	37.05	27.00	18.85									
		Stato							4.40	3.10		4.20	2.95	1.90
		S. Ellero Saltino							6.00	6.00		6.00	6.00	6.00
S. Giovanni Valdarno	id.	Totale							10.40	9.10		10.20	8.95	7.90
		Stato	15.70	11.00	7.15	14.30	10.00	6.45						
		S. Ellero Saltino	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00						
Siena	id.	Totale	19.70	15.00	11.15	18.30	14.00	10.45						

(1) Prezzi applicabili durante il periodo in cui alla stazione di S. Ellero fermano i treni diretti.

CORRISPONDENZE da	a e viceversa	Ripartizione	CORSA SEMPLICE Diretti 1ª	2ª	3ª	Omnibus 1ª	2ª	3ª	Biglietti di andata-ritorno Treni diretti (1) 1ª	2ª	3ª	Treni omnibus 1ª	2ª	3ª
		Stato	22.35	15.65	10.10	21.15	14.80	9.55						
		S. Ellero Saltino	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00						
Spezia	Saltino	Totale	26.35	19.65	14.10	25.15	18.80	13.55						
		Stato	35.30	24.50	15.85									
		S. Ellero Saltino	4.00	4.00	4.00									
Venezia*	id.	Totale	39.30	28.50	19.85									
		Stato	16 35	11.45	7.45	14.85	10.40	6.70						
		S. Ellero Saltino	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00	4.00						
Viareggio	id.	Totale	20.35	15.45	11.45	18.85	14.40	10.70						

(1) Prezzi applicabili durante il periodo in cui alla stazione di S. Ellero fermano i treni diret
N.B — In aggiunta ai prezzi suddetti va riscossa la tassa di bollo.

IMPIANTI DI SICUREZZA

nella Stazione di Bologna - lato Ancona

Il F.V. concede al Posto II° il consenso sui segnali 5^{P2} e 6^{P2}; sul segnale 5^{P2} direttamente e sul segnale 6^{P2} col concorso del Posto I°.

Il Posto I° completa il circuito di consenso del F.V. al Posto II° sul segnale 6^{P2} – Manovra il segnale 1^{P1} col consenso del Posto II°.

Il Posto II° concede al Posto I° il consenso sul segnale 1^{P1} – Manovra il segnale 5^{P2} col consenso del F.V., quello 6^{P2} col consenso del F.V. e del Posto I° – Manovra direttamente i segnali 1^{P2}, 7^{P2} e 8^{P2}.

Tip.-Lit. Ferrovie dello Stato - Bologna 9 - 1909

Circolare N. 7.V (Servizio VII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9 e 11

Vendemmia 1909.

(Vedi Ordine di Servizio N. 235-1909)

Condotte principali fra le Puglie e l'Alta Italia.

A seguito di quanto si è prescritto coll'Ordine di Servizio N. 235-1909, circa i trasporti della prossima vendemmia, si impartiscono colla presente Circolare le disposizioni che riguardano particolarmente le funzioni delle condotte, che verranno attivate sia per l'inoltro delle uve e dei mosti, quanto per la fornitura del materiale occorrente ai trasporti stessi.

Dagli uniti prospetti *A* e *B* risultano gli itinerari e l'orario delle condotte principali fra le Puglie e l'Alta Italia, costituite da treni facoltativi e speciali, che verranno attivati a seconda dello sviluppo della vendemmia e previ accordi fra le Divisioni e le Sezioni di Movimento.

Queste condotte si distinguono in ascendenti dal Sud al Nord, in discendenti dal Nord al Sud.

Condotte ascendenti.

Le ascendenti debbono avere i carri così raggruppati:

1° gruppo in testa: carri per le stazioni fino Bologna, riuniti per stazioni, e per oltre Bologna verso Poggio Rusco e verso Bagni della Porretta.

2° gruppo: carri per oltre Rimini verso Ferrara.

3° gruppo: carri per oltre Bologna fino Parma, riuniti

per stazioni, per oltre Modena verso Mantova, per oltre Parma verso Spezia.

4° gruppo: carri per oltre Parma fino Chiasso (via Piadena, Brescia, Bergamo, Seregno).

5° gruppo: carri per oltre Parma fino Piacenza, riuniti per stazioni, e per oltre Piacenza verso Voghera.

6° gruppo: carri per oltre Piacenza fino Milano P. Romana, riuniti per stazioni.

7° gruppo: carri per Milano Sempione transito.

Perchè il personale di manovra e dei treni possa rilevare facilmente a quale dei suddetti gruppi appartengono i carri, le stazioni mittenti dovranno applicare a ciascun lato dei vagoni e sulle apposite tabelle un'etichetta indicante (in cifre arabe) il numero del gruppo cui appartiene il carro.

I carri appartenenti al 1° e 2° gruppo, in partenza da Foggia e da stazioni successive verso il Nord, non dovranno viaggiare colle condotte stabilite negli allegati *A* e *B*, ma coi treni ordinari. A tal uopo la stazione di Foggia dovrà trattenerli dalle condotte di transito provenienti dal Sud e curarne il proseguimento coi mezzi più solleciti.

A quest'ultima disposizione dovranno attenersi scrupolosamente tutte le stazioni successive a Foggia, ben inteso, pei carri di produzione locale.

Non appena però lo sviluppo della vendemmia lo permetta, le singole condotte dovranno essere specializzate per determinati gruppi, come segue:

Le XIV e XVI, ed eventualmente la IV, pei trasporti diretti oltre Parma verso Chiasso e cioè del gruppo 4°.

Le VI e X pei trasporti diretti da oltre Piacenza fino Milano P. R. ed oltre e cioè dei gruppi 6° e 7°.

La II, l'VIII e la XII pei trasporti da oltre Bologna fino Piacenza ed oltre, cioè dei gruppi 3° e 5°.

Seguendo questo criterio, cui dovranno uniformarsi tutte le stazioni fino dall'inizio di ogni condotta, la stazione di Foggia provvederà al riordino completo della condotta VI; quella di Faenza al riordino delle X, XIV e XVI; quella di Bologna al riordino delle condotte II, IV e VIII; e quella di Modena al riordino della condotta VII.

La condotta IV da considerarsi eventuale e non giornaliera ed annunciata giorno per giorno da Foggia e dalle successive stazioni.

Dalle precitate stazioni di Foggia, Faenza, Bologna, Modena, le condotte alle stesse assegnate pel riordino dovranno proseguire composte possibilmente con carri appartenenti ad un solo gruppo.

Qualora si rendessero necessari altri treni oltre quelli esposti nei prospetti *A* e *B*, le Divisioni e Sezioni di Movimento prenderanno fra loro gli opportuni accordi per fissare le località in cui la composizione dovrà essere riordinata.

La stazione di Ancona, avviserà, rispettivamente a Faenza, Bologna e Modena, il quantitativo per gruppo dei carri viaggianti con ciascuna delle condotte da riordinarsi. A loro volta le stazioni di Faenza, Bologna e Modena comunicheranno a Parma la composizione delle condotte riordinate; e Parma comunicherà a Piacenza ed a Milano Sempione quella delle condotte che proseguono in tale direzione.

Con origine da Reggio vengono stabilite le 3 condotte XVIII, XX e XXII, che risultano pure dall'allegato *A*, per dare mezzo a questa stazione di far partire giornalmente tutti i trasporti propri e quelli che riceve in transito dalle Reggiane.

Queste condotte dovranno essere così composte:

XVIII: con carri del gruppo 5°, tenendo divisi quelli diretti a stazioni fino Piacenza da quelli per oltre Piacenza verso Voghera;

XX: con carri dei gruppi 6° e 7°, tenendo ben distinti i due gruppi;

XXII: con carri del gruppo 4°.

I carri diretti a stazioni fino Parma ed oltre verso Sarzana e Suzzara (gruppo 3°) dovranno essere inoltrati con altri treni ordinari.

Condotte discendenti.

I carri componenti le condotte discendenti dovranno essere raggruppati nel modo seguente:

1° gruppo: Carri vuoti per Foggia.

2° gruppo: Carri con recipienti vuoti per le stazioni da Foggia a Brindisi, raggruppati per stazione destinataria.

3° gruppo: Carri con recipienti vuoti per oltre Brindisi, raggruppati per stazione destinataria.

Come prescritto per le condotte ascendenti, le stazioni dovranno procurare che anche quelle discendenti siano formate preferibilmente con carri di uno solo dei 3 gruppi prescritti.

Le stazioni di Bologna e di Falconara tratterranno i serbatoi vuoti viaggianti colle diverse condotte discendenti e li inoltreranno esclusivamente col treno 6507, destinandoli a Foggia incaricata di lavarli e di curarne il sollecito proseguimento a destino.

Condotte secondarie fra Napoli-Foggia; Napoli-Taranto; Modena-Mantova; Piancenza-Alessandria.

Per l'inoltro dei trasporti di uve e mosti da Foggia a Napoli si attuerà il treno 7605 e per la rifornitura di materiale vuoto il treno 7620 da Napoli a Foggia, 8035 da Napoli a Salerno, a 8001 da Salerno a Potenza, 8021 da Potenza a Taranto.

Il proseguimento dei carri di uve e mosti diretti in Piemonte ed in Liguria, in arrivo colle condotte principali a Piacenza, proseguiranno da quest'ultima su Alessandria coi treni 8360 e 8366 che dovranno essere così composti:

1° gruppo: carri per stazioni intermedie della linea e per oltre Tortona verso il Genovesato;

2° gruppo: carri per Alessandria ed oltre.

Altre condotte fra Modena e Mantova e fra Suzzara e Carpi verranno istituite per accelerare l'inoltro dei trasporti vendemmiali provenienti dalle Puglie, nonchè per facilitare al transito di Carpi lo svolgimento del maggior lavoro che vi si determina per effetto della vendemmia sulle linee delle Ferrovie Reggiane.

Le Divisioni di Napoli, di Genova e di Venezia impartiranno le necessarie disposizioni di dettaglio per regolare l'andamento delle precedenti condotte.

Condotte sussidiarie alle principali.

A fine di assicurare all'inoltro delle uve e dei mosti la maggior regolarità e sollecitudine possibile, anche nei casi in cui o per soverchia affluenza di trasporti o per altri motivi l'an-

damento del servizio sulla linea Rimini-Bologna-Parma-Piacenza-Milano restasse incagliato, si sono predisposte delle condotte sussidiarie che percorrono le linee:

Rimini-Ferrara-Padova-Verona-Brescia-Milano;
Modena-Verona-Brescia-Milano;
Rimini-Ferrara-Rovigo-Mantova-Codogno-Milano;
Modena-Mantova-Piadena-Brescia-Chiasso e viceversa.

I treni che costituiscono le condotte sussidiarie risultano dagli uniti prospetti *C.* e *D.*

Resta inteso che queste condotte verranno attivate solo in casi di necessità assoluta ed esclusivamente per iniziativa e dietro accordi delle Divisioni di Movimento interessate, le quali dovranno impartire tutte le disposizioni completive necessarie per regolare il funzionamento delle condotte stesse e stabilire in quali località ne dovrà essere riordinata la composizione.

Foglio veicoli unico per ogni condotta.

Il foglio veicoli compilato dalla stazione di origine di ciascuna condotta deve proseguire fino a quella terminale senza riguardo al cambiamento della numerazione dei treni. Vi si debbono però indicare tutti i numeri dei treni costituenti la condotta.

Uso dei carri serbatoi inscritti in parchi esteri e di quelli privati nazionali.

In relazione alle tassative disposizioni del vigente regolamento per i carri privati e del relativo Ordine di Servizio N. 83-1908 (*Bollettino Ufficiale* N. 14), si ricorda che le stazioni di confine non debbono ammettere all'entrata nel Regno i serbatoi privati a vuoto, inscritti in parchi esteri, se non quando risulti dai documenti di scorta che i carri stessi devono entrare per prendere carico.

Solamente la stazione cui questi carri serbatoi vuoti sono diretti per prendervi carico può utilizzarli, esclusivamente però per trasporti diretti all'estero e purchè nel ritorno transitino dal confine pel quale sono entrati in Italia, a meno che il pro-

prietario del carro od il mittente della spedizione non ne chiedano esplicitamente il ritorno per altra via diversa da quella di entrata.

In quest'ultimo caso la stazione italiana mittente deve esigere e gravare sulla spedizione le tasse pel precedente percorso a vuoto sulle Ferrovie dello Stato in base alla Tariffa per i veicoli circolanti sulle proprie ruote.

Si fa speciale raccomandazione perchè, anche durante l'epoca della maggior utilizzazione dei carri serbatoi privati, le stazioni curino con ogni mezzo di mantenere regolare e spedita la circolazione dei carri stessi sia a carico che a vuoto e diano pronta esecuzione alle disposizioni regolarmente impartite dai proprietari o dagli aventi diritto.

Si avverte che le eventuali passività, che dovessero incontrarsi per l'inosservanza delle disposizioni che regolano l'uso e la circolazione dei carri privati, saranno messe a carico dei responsabili.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO II - N. 37.

16 SETTEMBRE 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, Settembre 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*.

Per memoria.

R. DECRETO *n. 595 del 3 agosto 1909, che approva l'elenco dei Comuni di cui all'art. 1 della legge 12 gennaio 1909 n. 12* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduta la legge 12 gennaio 1909, n. 12;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di concerto coi ministri delle finanze, del tesoro e dei lavori pubblici;

ABBIAMO DECRETATO E DECRETIAMO:

Articolo unico.

E' approvato l'annesso elenco dei Comuni di cui all'art. 1, della legge 12 gennaio 1909, n. 12, visto, d'ordine Nostro dai ministri proponenti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 3 agosto 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI
BERTOLINI
LACAVA
CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* n. 205, del 1° settembre 1909.

Elenco dei Comuni di cui all'art. 1° della legge 12 gennaio 1909, n. 12, in

PROVINCIA DI CATANZARO

Acquaro — Amato — Arena — Borgia — Briatico — Brognaturo — Capistrano — Cessaniti — Cortale — Curinga — Dasà — Dinami — Drapia — Falerna — Filadelfia — Filandari — Filogaso — Francavilla Angitola — Francica — Gerocarne — Gimigliano — Girifalco — Gizzeria — Iacurso — Ionadi — Ioppolo — Limbadi — Majerato — Martirano.

Mileto — Mongiana — Monteleone di Calabria — Monterosso — Nardo di Pace — Nicotera — Nocera Terinese — Parghelia — Piscopio — Pizzo — Pizzoni — Polia — Ricadi — Rombiolo — San Calogero — San Costantino Calabro — San Floro — San Gregorio d'Ippona — San Mango d'Aquino — San Nicola da Crissa — Sant'Onofrio — Serra San Bruno — Simbario — Sorianello — Soriano Calabro — Spadola — Spilinga — Stefanaconi — Tiriolo — Tropea — Vallelonga — Vazzano — Zambrone — Zungri

PROVINCIA DI REGGIO CALABRIA

Africo — Agnana — Anoia — Antonimina — Ardore — Bagaladi — Bagnara Calabra — Benestare — Bianconovo — Bivongi — Bova — Bovalino — Brancaleone — Bruzzano Zeffirio — Calanna — Camini — Campo Calabro — Candidoni — Cannitello — Canolo — Careffa del Bianco — Cardeto.

Carceri — Caridà — Casignana — Cataforio — Catona — Caulonia — Ciminà — Cinquefrondi — Cittanova — Condofuri — Cosoleto — Delianova — Feroleto della Chiesa — Ferruzzano — Fiumara — Galatro — Gallico — Gallina — Gerace Marina — Gerace Superiore — Giffone — Gioia Tauro — Gioiosa Ionica — Grotteria — Iatrinoli — Laganadi — Laureana di Borello — Mammola — Maropati — Martone — Melicuccà — Melito porto Salvo — Molochio — Monasterace — Montebello Ionico — Motta San Giovanni — Oppido Mamertina — Palizzi — Palmi — Pazzano — Pellaro — Placanica — Platì — Podargoni — Polistena — Portigliola — Precacore — Radicena — Reggio Calabria — Riace — Rizziconi.

Roccaforte del Greco — Roccella Ionica — Roghudi — Rosalì — Rosarno — Salice Calabro — Sambatello — San Giorgio Morgeto — San Giovanni di Gerace — San Lorenzo — San Luca — San Pier Fedele — San Procopio — San Roberto — Santa Agata del Bianco — Sant'Alessio — Santa Cristina di Aspromonte — Sant'Eufemia d'Aspromonte.

Sant'Ilario sul Ionico — Santo Stefano d'Aspromonte — Scido — Scilla — — Seminara — Serrata — Sinopoli — Siderno — Staiti — Stignano — Stilo — Terranova Sappo-Minulio — Tresilico — Varapodio — Villa San Giuseppe.

PROVINCIA DI MESSINA.

Alì — Antillo — Bauso — Barcellona Pozzo di Gotto — Calvaruso — Casalvecchio Siculo — Castel Mola — Castell'Umberto — Castroreale — Condrò — Fiumedinisi — Forza d'Agrò — Francavilla Sicula — Giardini — Graniti — Gualtieri Sicaminò — Guidomandri — Itala — Kaggi — Letojanni — Librizzi — Limina — Lipari — Locadi — Longi — Mandanici — Mazzarrà — Meri — Messina — Milazzo — Mongiuffi Melia — Monforte San Giorgio — Montagna Reale — Naso — Nizza Sicilia — Novara Sicilia — Oliveri — Patti — Raccuia — Roccafiorita — Roccalumera — Rocca Valdina — Roccella Valdemone — Rometta — San Filippo del Mela — San Pier Niceto — Santa Lucia del Mela — San Pietro Sopra Patti — Sant'Angelo di Brolo — Santa Teresa di Riva — Santo Stefano di Briga — Saponara Villafranca — Savoca — Scaletta Zanglea — Spadafora San Martino — Tripi — Valdina — Venetico.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro dell'interno, presidente del Consiglio dei ministri
GIOLITTI

Il ministro del tesoro
CARCANO

Il ministro dei lavori pubblici
BERTOLINI

Il ministro delle finanze
LACAVA

R. DECRETO *N. 566, del 29 luglio 1909 che modifica la ripartizione delle attribuzioni fra i vari servizi centrali della Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato* (1)

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduta la legge 7 luglio 1907, n. 429;

Veduto il Nostro decreto 2 luglio 1908, N. 453 sulla ripartizione dei servizi centrali della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

A partire dalla data che verrà stabilita dal Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, la trattazione degli affari riguardanti le espropriazioni per lavori eseguiti dall'Amministrazione medesima cesserà di essere di competenza del Servizio centrale I (Segretariato).

Alla trattazione degli affari predetti provvederanno:

il servizio centrale XI (Mantenimento, sorveglianza e lavori) per la parte che riguarda i lavori lungo le linee in esercizio;

il servizio centrale XII (Costruzioni) per la parte che riguarda la costruzione di nuove linee ed i grandi lavori indipendenti dall'esercizio, che gli fossero affidati.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* N. 197, del 23 agosto 1909.

Allegato **A** *all'Ordine di servizio N. 264-1909.*

Prospetto indicante il prezzo dei biglietti a prezzo intero e di andata e ritorno in distribuzione alla casa cantoniera di *Caranzano S. Andrea.*

Casa cantoniera	Linea cui appartiene	Stazioni per le quali distribuisce i biglietti	Specie dei biglietti	PREZZI (compresa la tassa di bollo)			Stazione incaricata della scritturazione e versamento
				1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	
Caranzano S. Andrea	Alessandria-Acqui-Savona	Acqui	a prezzo intero	1.35	0.95	0.65	Cassine
		Alessandria	»	8.10	2.20	1.45	
		Borgoratto	»	1.80	1.30	0.85	
		Cantalupo Castellazzo.	»	2.15	1.55	1.00	
		Cassine	»	0.55	0.40	0.30	
		Gamalero.	»	1.45	1.05	0.70	
		Sezzè	»	1.25	0.90	0.60	
		Strevi	»	0.55	0.40	0.30	
		Acqui	andata e ritorno	2.00	1.40	0.95	
		Alessandria	»	4.60	3.25	2.10	
		Borgoratto	»	2.70	1.90	1.25	
		Cantalupo Castellazzo.	»	3.20	2.25	1.50	
		Cassine	»	0.75	0.55	0.40	
		Gamalero.	»	2.15	1.55	1.00	
		Sezzè	»	1.80	1.30	0.85	
		Strevi	»	0.75	0.55	0.40	

Allegato **B** *all'Ordine di servizio N. 264-1909.*

Distanze dalla casa cantoniera di *Caranzano S. Andrea* alle stazioni della linea *Alessandria-Acqui-Savona* (Tabella polimetrica (27)) del Prontuario Generale delle distanze chilometriche – Edizione 1° luglio 1908).

STAZIONI	Distanze Km.	STAZIONI	Distanze Km.
Alessandria	26	Mombaldone	34
Cantalupo Castellazzo (1)	18	Spigno	38
Borgoratto	15	Merana	41
Gamalero	12	Piana	46
Sezzè	10	Dego	50
Cassine	4	Rocchetta Cairo	53
Strevi	4	Cairo Montenotte	58
Acqui	11	S. Giuseppe Cairo	61
Terzo	16	Ferrania	65
Bistagno	21	Sella	68
Ponti	25	Santuario	76
Montechiaro Dernice	30	Savona Letimbro (2)	82

Vedi Ordine di Servizio N. 254-1909.

ALLEGATO N. 8
(§ 63 del Reg.)

TABELLA indicante le quantità di bagaglio che gli ufficiali, gli impiegati, gli allievi degli istituti e delle scuole del R. esercito e della R. marina, i militari di truppa, gli operai ed i lavoranti borghesi possono far trasportare ai prezzi della tariffa militare.

Numero progressivo	GRADI – ESERCITO	GRADI – MARINA	Casi in cui il trasporto può aver luogo: Trasferta o licenza (Quantità in Kg che si può far trasportare)	Casi in cui il trasporto può aver luogo: Trasloco, collocamento in posizione ausiliaria, in disponibilità, in aspettativa, richiamo in servizio attivo, collocamento a riposo (Quantità in Kg che si può far trasportare)
1	Generale d'esercito. Tenente generale Comandante di Corpo d'Armata	Ammiraglio Vice Ammiraglio Comandante in capo di dipartimento o di forza navale	200	1000
2	Tenente generale Maggior generale Comandante di Divisione	Vice Ammiraglio Tenente generale del genio navale Contrammiraglio Comandante militare marittimo, o di Divisione navale	200	800
3	Maggior generale	Contrammiraglio Maggior generale del genio navale Maggior generale macchinista nella R. marina Maggior generale medico nella R. marina Maggior generale commissario nella R. marina	200	600
4	Colonnello	Capitano di vascello Colonnello del genio navale Colonnello macchinista nella R. marina Colonnello medico nella R. marina Colonnello commissario nella R. marina	200	600

Numero progressivo	GRADI		CASI IN CUI IL TRASPORTO PUÒ AVER LUOGO	
	ESERCITO	MARINA	Trasferta o licenza	Trasloco, collocamento in posizione ausiliaria, in disponibilità, in aspettativa, richiamo in servizio attivo, collocamento a riposo
			Quantità in Kg. che si può far trasportare	
5	Tenente colonnello Comandante di Corpo o Capo di servizio	Capitano di fregata (1) Tenente colonnello del genio navale (1) Tenente colonnello macchinista nella R. marina (1) Tenente colonnello medico nella R. marina (1) Tenente colonnello commissario nella R. marina (1)	150	500
6	Tenente colonnello	Capitano di fregata Tenente colonnello del genio navale Tenente colonnello macchinista nella R. marina Tenente colonnello medico nella R. marina Tenente colonnello commissario nella R. marina	150	400
7	Maggiore	Capitano di corvetta Maggiore del genio navale Maggiore macchinista nella R. Marina Maggiore medico nella R. marina Maggiore commissario nella R. Marina	150	400
8	Capitano	Tenente di vascello Capitano del genio navale Capitano macchinista nella R. marina Capitano medico nella R. marina Capitano commissario nella R. marina Capitano del corpo Reale equipaggi	150	400

(1) Quando hanno funzioni di Comandanti di Corpo o di Capi servizio.

Numero progressivo	GRADI — Esercito	GRADI — Marina	Casi in cui il trasporto può aver luogo — Trasferta o licenza	Trasloco, collocamento in posizione ausiliaria, in disponibilità, in aspettativa, richiamo in servizio attivo, collocamento a riposo
			Quantità in Kg. che si può far trasportare	
9	Tenente	Sottotenente di vascello Tenente del genio navale Tenente macchinista nella R. marina Tenente medico nella R. marina Tenente commissario nella R. marina Tenente del corpo Reale equipaggi	100	300
10	Sottotenente e Capo musica	Guardiamarina Sottotenente macchinista nella R. marina Sottotenente commissario nella R. marina Sottotenente del corpo Reale equipaggi	100	300
11	Allievi dell'accademia militare, della scuola militare di Modena e della scuola d'applicaz. di sanità militare ed allievi ufficiali veterinari della scuola di cavalleria	Allievi dell'accademia navale	100	—
12	Allievi dei collegi militari	Allievi non arruolati della scuola macchinisti	30	—
13	Maresciallo	Sottufficiali parificati al grado di maresciallo	80	

Numero progressivo	GRADI		CASI IN CUI IL TRASPORTO PUÒ AVER LUOGO	
	ESERCITO	MARINA	Trasferta o licenza	Trasloco, collocamento in posizione ausiliaria, in disponibilità, in aspettativa, richiamo in servizio attivo, collocamento a riposo
			Quantità in Kg che si può far trasportare	
14	. . . .	Sottufficiali (esclusi quelli parificati al grado di maresciallo)	60	
15	Militari di truppa dei RR. carabinieri (esclusi i marescialli)	Sottocapi e comuni. Allievi « arruolati » della scuola macchinisti	50	
16	Sottufficiali non compresi nelle categorie precedenti	. . . .	30	
	Impiegati dipendenti dalle Amministrazioni della guerra e della marina (esclusi quelli contra i) *nei soli viaggi compensati con indennità:* la quantità stabilita per gli ufficiali cui sono parificati (Tabella All.to n. 4, parte 1a). Operai e lavoranti borghesi *nei soli viaggi per motivi di servizio e compensati con indennità:* kg. 30.			

AVVERTENZA.

I personali (ufficiali ed impiegati) degli istituti geografico ed idrografico, i capitecnici, nonchè i ragionieri geometri, hanno anche diritto al trasporto a tariffa militare, come bagaglio, degli strumenti che portano seco per l'eseguimento dei lavori (§ 62).

Allegato **C** *all'Ordine di servizio N. 264-1909.*

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (ediz. 1° luglio 1908) si dovrà:

a pag. 24, includere, fra i nomi delle stazioni di *Capua* e *Caravaggio* il nome della casa cantoniera di *Caranzano S. Andrea* con le seguenti indicazioni:

Caranzano S. Andrea (casa cantoniera)	Alessandria Acqui-Savona	Torino (Sez. Aless.)	Alessandria	27	V (6)	(6)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

a pag. 120 (tabella polimetrica 27) inserire, fra i nomi delle stazioni di *Cassine* e *Strevi*, il nome della casa cantoniera di *Caranzano S. Andrea* con le distanze risultanti dal prospetto allegato **B**.

a pag. 223, fra Capua e Caravaggio inserire:

Caranzano S. Andrea (casa cantoniera)	1.102.30.15	1259	1273

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 luglio 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
BERTOLINI.

Visto, *il guardasigilli:* ORLANDO.

Ordine di Servizio N. 254. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Trasporti militari.

Essendo stati variati, per taluni gradi dell'Esercito e della Marina, i pesi relativi alla competenza di bagaglio trasportabile a tariffa ridotta, col presente Ordine di Servizio viene pubblicata e diramata una nuova edizione dell'allegato 8 del Regolamento sui trasporti militari, la quale è andata in vigore dal 12 settembre 1909, sostituendo, da quella data, il testo attuale dell'allegato medesimo pubblicatosi coll'Appendice 1ª al detto Regolamento (giugno 1905).

Ordine di Servizio N. 255. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Tariffa eccezionale interna sicula N. 401 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 247-1909)

Dal 15 settembre 1909 la tariffa eccezionale interna sicula N. 401 P. V. serie *B* è estesa ai trasporti di *cereali* e *legumi* in destinazione della stazione di *Bagheria*.

Di conseguenza, nell'intestazione della detta serie *B*, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Ordine di Servizio N. 256. (Servizi VII e XI).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7
del Compartimento di Torino

Attivazioni di segnali rispettivamente verso Torino e verso Oleggio nelle stazioni di Novara e di Vignale.

Dalle ore 9 del giorno 29 settembre 1909 il semaforo di 1ª categoria esistente a protezione della stazione di Novara, verso Torino, verrà sostituito con altro a due ali per comandare l'ingresso dei treni, la più alta al fascio merci e l'altra ai binari viaggiatori.

Contemporaneamente, al semaforo di 1ª categoria di protezione della stazione di Vignale verso Oleggio verrà accoppiato il segnale d'avviso di quello di partenza dalla stazione stessa verso Novara.

Ordine di Servizio N. 257. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Facilitazioni pei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

(Vedi Ordine di Servizio N. 182-1909).

Si avverte che per i materiali da costruzione, attrezzi, ecc., destinati in Calabria e in Sicilia e spediti in franchigia, in base alle disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio N. 110-1909, non è da ammettersi, in alcun caso, il cambio di destinazione dei trasporti già accettati ed in corso di viaggio. Pertanto, qualora da qualche stazione fosse inavvertentemente accolta una domanda intesa ad ottenere l'accennata modificazione al contratto di trasporto, la stazione che riceve l'ordine di tale modificazione non deve dar corso alle disposizioni del mittente.

Si avverte inoltre che pei trasporti in parola, già pervenuti alla destinazione indicata nella richiesta prefettizia, siano essi stati asportati o meno dal recinto della stazione, non deve essere consentita la loro rispedizione ad altra località, neppure se sia richiesta a pagamento.

Tali rispedizioni potranno essere ammesse nel solo caso che gli interessati si assoggettino al pagamento delle tasse a tariffa ordinaria per i due separati percorsi, dalla stazione originaria di partenza a quella di prima destinazione e da questa alla destinazione definitiva del trasporto.

Ordine di Servizio N. 258. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

Invio al Controllo Prodotti dei verbali di accertamento abusi mod. I-305.

Contrariamente a quanto è stabilito nell'articolo 30 delle Norme per il servizio contabile del Capo stazione e nell'articolo 13 delle Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafi, molti verbali di accertamento abusi mod. I-305 vengono inviati al Controllo prodotti in Firenze direttamente dagli agenti che ebbero a redigerli.

Per la regolarità nel disimpegno delle funzioni del nominato Controllo, anche per ciò che riguarda la liquidazione dei premi spettante al personale. essendo necessario che i verbali in parola pei quali abbia avuto luogo, in tutto o in parte, l'esazione delle sopratasse, siano trasmessi dalle stazioni, si richiama il personale interessato all'osservanza delle rammentate disposizioni, le quali stabiliscono che i mod. I-305 redatti dagli agenti delle stazioni devono essere rimessi al Capo stazione e che quelli redatti dagli agenti dei treni (compresi i Controllori dei viaggiatori) devono essere rimessi alla gestione viaggiatori unitamente alla distinta mod. I-244 nella quale sono registrati i biglietti che vi si riferiscono.

Ordine di Servizio N. 259. (Servizi VII, X e XI).

Velocità massima dei treni elettrici sulla linea Milano-Varese.

(Vedi Ordine di Servizio N. 338-1908).

Sono abrogate le disposizioni contenute nei capoversi 3 e 4 dell'articolo 11 (Velocità) delle Istruzioni per i treni elettrici della linea Milano-Varese, pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 338-1908 ed estese anche ai detti treni elettrici le disposizioni contenute nella Prefazione generale all'Orario di Servizio 1° giugno 1909 (parte I, pagina 31 cap. 5 delle Norme sulla Velocità massima). Pertanto i detti capoversi 3 e 4 dovranno essere sostituiti col seguente:

« Nel percorrere un deviatoio (*con curva di deviazione* « *da una sola parte*) secondo il binario deviato, la velocità deve « essere ridotta a non più di 30 Km. Nel percorrere un devia- « toio simmetrico (*su entrambi i rami*) la velocità non deve « superare i 60 Km. Le dette limitazioni di velocità sui deviatoi « valgono tanto se il deviatoio viene impegnato di punta quanto « se viene incontrato di calcio.

« La velocità deve essere opportunamente ridotta nell'in- « gresso delle curve di piccolo raggio ».

Ordine di Servizio N. 260. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 171-1909).

La nuova società cooperativa di consumo testè costituitasi a Rogoredo fra gli agenti ferroviari, è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto

l'osservanza delle norme e condizioni stabilite nel Regolamento, di cui l'Ordine di Servizio N. 21-1901 (ex Rete Adriatica) e l'Istruzione N. 12-1901 (ex Rete Mediterranea).

La predetta società dovrà pertanto, essere iscritta nello elenco allegato *A* del Regolamento medesimo.

Ordine di Servizio N. 261. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Stabilimenti raccordati con la stazione di Milano Porta Garibaldi.

(Vedi Ordine di Servizio n. 161-1908)

Nell'elenco delle Ditte raccordate alla stazione di Milano P. G., alle quali non sono estese le esclusioni di cui alla nota (10) in calce alla pag. 55 del Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione 1° luglio 1905), vanno comprese anche le Ditte: *Bonalumi e C.* e *Pozzi Giuseppe.*

Analoga aggiunta dovrà quindi esser fatta alla predetta nota (10).

Ordine di Servizio N. 262. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907).

Nell'allegato *B* all'Ordine di servizio N. 55-1907 devesi aggiungere il nome della stazione di Domodossola, la quale sarà fornita delle stesse serie di biglietti di abbonamento di cui è dotata la stazione di Novara.

La vendita dei biglietti, da parte della stazione di Domodossola, si effettuerà a partire dal 21 settembre 1909.

Ordine di Servizio N. 263. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Tariffa locale N. 235 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 221-1909).

Dal 16 settembre 1909 la tariffa locale N. 235 P. V. è estesa ai trasporti di *acido cloridrico ed acido solforico* in partenza dalla stazione di *Saronno* delle Ferrovie Nord-Milano.

Per conseguenza alla nota (1) esposta a piè della pagina 134 del volume IV delle Tariffe e Condizioni, dovrà essere aggiunta l'indicazione della nominata stazione di *Saronno.*

Ordine di Servizio N. 264. (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

---

Apertura all' esercizio della casa cantoniera di Caranzano S. Andrea.

Dal 19 settembre 1909 viene aperta all'esercizio, sulla linea Alessandria-Acqui, la fermata di Caranzano S. Andrea con:

fabbricato viaggiatori: al km. 24+396, a destra della suddetta linea, fra le stazioni di Cassine e di Strevi, dalle quali dista rispettivamente km. 4;

segnali di protezione: due dischi, piccolo modello, situati rispetto ai treni in arrivo, entrambi a destra ed alla distanza di m. 600 dall'asse del F. V. Tali dischi avranno lo stesso significato di quelli a protezione dei passaggi a livello; però la loro posizione normale sarà quella di via libera.

La nuova fermata è ammessa al servizio dei viaggiatori, bagagli e cani e viene esercitata a mezzo di un guardiano con le norme in uso per le case cantoniere.

Essa distribuirà biglietti di corsa semplice e biglietti di andata-ritorno per tutte le stazioni e fermate da Alessandria ad Acqui ai prezzi indicati nel prospetto allegato *A* e per i treni dei quali è prevista la fermata nell'orario.

La stazione di Cassine è incaricata della scritturazione dei biglietti, bagagli e cani e del versamento degli introiti.

Per le aggiunte da introdursi nel volume « *Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato* (edizione 1° luglio 1908) » vedansi gli allegati *B* e *C* al presente Ordine di Servizio.

Ordine di Servizio N. 265. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

---

Seconda appendice alla Tariffa italiana.

(Vedi Ordine di Servizio N. 206-1908).

È stata pubblicata ed è in corso di distribuzione alle stazioni ed agli uffici interessati la seconda appendice alla tariffa italiana.

Si avverte, per norma, che, per imperfezione di stampa in alcune copie di detta appendice manca, nella intestazione della pagina 209 della parte IV della tariffa, allegata all'appendice stessa, l'indicazione del N. « *1003* ».

Si aggiunge poi che le indicazioni relative alla Società Siciliana di Navigazione a vapore, di cui ai punti 21 e 23 della ripetuta appendice, devono essere inserite nella parte « Servizio cumulativo ferroviario-marittimo ecc. » delle Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V., anzichè nella parte « Servizi cumulativi ecc. », tenendo presente che, secondo è detto nell'Ordine di Servizio N. 139-1909, i trasporti in destinazione od in provenienza dalle località di Lipari e S. Marina (Salina) possono essere instradati per i transiti di Messina Centrale e di Milazzo e quelli per o da Stromboli soltanto per il transito di Messina Centrale.

Circolare N. 74 (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Riconoscimento del peso separato delle merci dichiarate dai mittenti con peso complessivo.

(Vedi Circolare N. 205-1908)

In aggiunta a quanto è stabilito dalla Circolare N. 205-1908, avvertesi che, per le spedizioni di merci parte imballate e parte no, ove esista falsa dichiarazione della qualità, le stazioni devono eseguire separate pesature, anche se fu dichiarato il peso complessivo, non potendosi, per il disposto del 'art. 105 delle tariffe, ultimo capoverso, aggravare di multa la merce scoperta, se il suo riconoscimento non richieda analisi chimica o perizia.

Si raccomanda perciò alle stazioni la scrupolosa osservanza di quanto sopra.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-Corrige

Ordine di Servizio N. 250-1909 (**Boll. 36**) A pag. 606, 5ª riga correggere in *31*, la data del *21* luglio 1909, ed a pag. 652, depennare l'asterisco di fianco alla parola *Sicilia*.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. **4,00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ **8,00**

ANNO II - N. 38.

23 SETTEMBRE 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, Settembre 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*.

DECRETO MINISTERIALE *del 16 settembre 1909, col quale il Comm. ing. Mosè* BERRINI *è chiamato a far parte del Consiglio generale del traffico in sostituzione del Comm. ingegnere Luigi* ALZONA.

IL MINISTRO
SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli art. 63, lettera *c*), e 64 della legge 7 luglio 1907, N. 429;

sulla designazione del Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato:

DECRETA:

In rappresentanza dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, ed in sostituzione del Comm. ing. Luigi ALZONA, di cui al precedente Decreto Ministeriale del 31 ottobre 1907, è chiamato a far parte del Consiglio generale del Traffico il Capo Compartimento Sig. Comm. ing. Mosè BERRINI.

Roma, addì 16 settembre 1909.

Il Ministro
BERTOLINI.

R. Decreto *N. 621 del 29 luglio 1909, che approva le varianti al Regolamento per l'esecuzione dei grandi trasporti militari* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il Nostro decreto in data 21 febbraio 1907, N. 119, che approva il regolamento per l'esecuzione dei grandi trasporti militari;

Visto il Nostro decreto in data 13 luglio 1903, che approva l'istruzione sulle dispense dalle chiamate alle armi per ragioni di impiego di militari in congedo illimitato;

Vista la legge 22 aprile 1905 N. 137, che approva i provvedimenti per l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Vista la legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche (titolo V);

Vista la legge 30 giugno 1906 N. 272, sulla costruzione e sull'esercizio delle strade ferrate;

Vista la legge 15 luglio 1906 N. 324, con la quale fu approvata la convenzione 25 marzo 1906, per il riscatto delle ferrovie meridionali;

Sentito il parere del Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei Nostri Ministri, segretari di Stato per gli affari della guerra, della marina e per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Sono approvate le seguenti varianti al regolamento per la esecuzione dei grandi trasporti militari, approvato col succitato decreto 21 febbraio 1907 N. 119:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale del Regno*, n. 215 del 14 settembre 1909.

Alle ultime tre righe del § 30 sostituire:

« 90 impiegati per il servizio di stazioni, gestioni e treni;
43 impiegati per il servizio di trazione e materiale;
172 impiegati per il servizio di mantenimento e sorveglianza».

Alle prime dieci righe del § 40, sostituire:

« § 40. Le 17 sezioni sono formate come appresso:
2 col personale del compartimento di Torino.
1 » » Genova.
2 » » Milano.
2 » » Venezia.
2 » » Firenze.
2 » » Ancona.
2 » » Roma.
2 » » Napoli.
1 » » Reggio Calabria.
1 » » Palermo ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 luglio 1909.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI
SPINGARDI
MIRABELLO
BERTOLINI

Visto, *Il Guardasigilli:* ORLANDO.

Ordine di Servizio N. 266. (Servizio VII e XI).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7 e 46
del Compartimento di Torino

Attivazione di un fascio di binari per deposito di treni merci nella stazione di Torino smistamento e conseguente sistemazione dei segnali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 95-1907)

A partire dalle ore 11 del giorno 7 ottobre 1909 verrà attivato nella stazione di Torino smistamento un fascio di binari per deposito treni merci, impiantato lateralmente al binario dei treni pari della linea Torino-Trofarello ed allacciato, dalla parte di Torino, alla curva di raccordo fra la stazione di smistamento suddetta ed il quadrivio Zappata, in prossimità del posto di blocco N. 3, e dalla parte di Genova, alla progressiva km. 4,302 della linea Torino-Genova.

Contemporaneamente verranno anche attivati i nuovi segnali, indicati in nero nell'unito schizzo, per comandare agli ingressi ed alle partenze dal nuovo fascio verso le due anzidette direzioni.

I deviatoi e segnali interessanti l'ingresso al fascio verso Torino, verranno manovrati dal suindicato posto di blocco N. 3: mentre quelli, interessanti l'ingresso al fascio lato Genova, lo saranno da un posto di manovra centralizzata al km. 4,256 della Torino-Genova il quale, per la manovra dei segnali scambierà consenso col posto di blocco N. 4.

A partire dal giorno e dalle ore sopra indicate, cesserà inoltre di funzionare l'attuale semaforo a due ali accoppiate manovrato dal posto di blocco N. 4, situato alla progressiva km. 4,070 ed indicato in punteggiato nello schizzo allegato al presente Ordine di Servizio, ed il medesimo verrà sostituito da due distinti alberi semaforici, uno per comandare ai treni in partenza dalla stazione di smistamento, l'altro per comandare

ai treni che percorrono il binario di corsa dei dispari della linea Torino-Genova.

Nello schizzo allegato al presente Ordine di Servizio, sono indicate le distanze che possono interessare il personale di stazione, di macchina e di scorta ai treni, ed inoltre, in corrispondenza a ciascuna ala dei semafori a più ali, è segnata la direzione a cui la medesima comanda.

I segnali che non sono d'avviso o non portano indicazioni di altra categoria, sono da considerarsi di 1ª categoria.

Ordine di Servizio N. 267. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7
del Compartimento di Roma

Attivazione completa della nuova linea Roma Termini-Portonaccio.

(Vedi Ordine di Servizio N. 183-1909).

A partire dal treno 1744 del giorno 31 agosto 1909 è stato completamente attivato il doppio binario sulla deviazione Roma Termini-Portonaccio.

Da detto giorno pertanto anche i treni pari percorrono la nuova linea, rimanendo abbandonata la vecchia.

Ordine di Servizio N. 268. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Assunzione dell'esercizio della ferrovia Rezzato-Vobarno-Caffaro da parte dell'amministrazione provinciale di Brescia.

In seguito al riscatto da parte della Provincia di Brescia della ferrovia Rezzato-Vobarno-Caffaro, a decorrere dal 1° luglio 1909 l'esercizio di detta ferrovia è stato assunto dalla proprietaria Amministrazione provinciale di Brescia.

La corrispondenza strettamente riguardante l'esercizio continuerà pertanto ad essere indirizzata alla Direzione dell'Esercizio della Ferrovia provinciale Rezzato-Vobarno-Caffaro in Brescia, via Re Galantuomo N. 12 *bis*, e quella d'altra specie dovrà indirizzarsi alla Deputazione provinciale di Brescia.

Nulla è innovato per quanto riguarda la esecuzione dei trasporti in servizio cumulativo e l'uso e scambio del materiale rotabile con la ferrovia Rezzato-Vobarno-Caffaro, che continueranno ad essere regolati dalle condizioni e norme in vigore.

Opportune modificazioni saranno pertanto da introdursi nelle modificazioni riguardanti i servizi cumulativi colle Ferrovie Secondarie.

Ordine di Servizio N. 269 (Servizi VII e XI).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7
del Compartimento di Roma

Attivazione del doppio binario sul tratto Montalto-S. Agostino e soppressione del raddoppio S. Agostino.

(Vedi Ordine di Servizio N. 190-1909).

A cominciare dalla mezzanotte del 30 settembre-1° ottobre 1909 verrà attivato il doppio binario sul tratto Montalto-S. Agostino della linea Pisa-Roma e pertanto il servizio a doppio binario su detta linea verrà esteso all'intero tratto Roma-Orbetello.

Dalla medesima data sarà soppresso il posto di movimento di S. Agostino al km. 124+146 fra le stazioni di Montalto e Chiarone e quindi resta soppressa anche la fermata a S. Agostino di tutti i treni; il tempo previsto in orario per la fermata stessa dovrà essere computato in aumento alla percorrenza.

Le divisioni interessate daranno in tempo opportuno le altre disposizioni di competenza derivanti da tale attivazione.

Ordine di Servizio N. 270. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio Italo-Svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 238-1909)

A datare dal 15 settembre 1909 la stazione di Seebach è stata ammessa alla tariffa eccezionale N. 3-*b* (legname) del servizio diretto italo-svizzero con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

		a	b	c	d	e	f
Seebach	Chiasso	—	1,18	—	—	—	—
	Pino	—	1,02	—	—	—	—
	Iselle	—	1,60	—	—	—	—

Il nome di detta stazione, coi relativi prezzi, dovrà annotarsi a pag. 385 del 15° supplemento alla tariffa diretta italo-svizzera.

Ordine di Servizio N. 271. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, ed al personale delle gestioni

Carri da considerarsi a sponde basse.

(Vedi la nota (2) dell'art. 8 delle Condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali comuni).

Per gli effetti della nota (2) all'art. 8 delle Condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali comuni, i carri da considerarsi a sponde basse sono quelli delle serie Lp. Ls-P-Pt-Pf-Q-Qt, che figurano nell'elenco generale dei veicoli delle Ferrovie dello Stato (edizione 1908).

Ricordasi poi che alle merci indicate nella citata nota devonsi aggiungere i residui combustibili di carbon fossile ed i detriti utilizzabili derivanti dalla combustione del carbon fossile come dall'Ordine di Servizio N. 2 (1891) della ex R. A. e dall'Istruzione N. 53 (1891) della ex R. M.

Ordine di Servizio N. 272. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 5, 27 e 46

Norme per la vendita dell'acqua dei rifornitori ai Municipi ed alle Amministrazioni governative.

1. — Fornitura di acqua ai terzi.

In relazione al disposto degli Ordini Generali N. 12-1908, capo IV, punto 13, terzo capoverso e N. 17-1908, Capo IV, punto 15, capoverso 14°, la somministrazione dell'acqua ai terzi è devoluta al Servizio del Movimento, mentre quella occorrente pei diversi servizi dell'Amministrazione continuerà a farsi dalle sezioni della Trazione (o dalle divisioni di Trazione aventi funzioni di sezione) nonchè dalle sezioni del Mantenimento.

Le forniture di acqua saranno fatte soltanto ai Municipi ed alle Amministrazioni governative, beninteso, in misura delle quantità che rimangono disponibili dopo di avere completamente soddisfatti i bisogni dei servizi ferroviari, e perciò le sezioni di Movimento prima di fare concessioni, debbono prendere i necessari accordi con le sezioni di Trazione o colle divisioni funzionanti da sezione.

Quando le richieste siano inferiori alla quantità dichiarata disponibile dalla Trazione volta per volta, le sezioni di Movimento provvederanno senz'altro a soddisfarle, seguendo le norme appresso indicate.

Per le regioni Pugliesi nelle quali più facilmente si verificano periodi di eccezionale siccità, qualora le richieste superino la quantità d'acqua disponibile, la ripartizione di questa quantità sarà devoluta al Prefetto di Bari.

2. — Richiesta e consegna.

La richiesta per la somministrazione dell'acqua da un determinato rifornitore deve essere fatta dai Municipi o dalle Am-

ministrazioni governative al Capo della stazione nella quale deve avvenire la consegna dei serbatoi; tale consegna deve farsi mediante l'apposito modulo G-165[a] (Alleg. N. 1).

All'atto della richiesta deve essere depositata presso il Capo Stazione la somma di L. 10 per ogni serbatoio, mediante il mod. I-304 coll'annotazione: « Deposito per somministrazione di un serbatoio d'acqua tonn. . . . . . . del rifornitore di. . . . . . . ».

Tale deposito deve essere contabilizzato con le norme di cui all'art. 10 dell'Istruzione N. 21-1907 dell'ex Servizio IX e resterà acquisito alla Amministrazione nel caso di mancato ritiro dell'acqua.

Nessun compenso, all'infuori della restituzione del deposito, spetta al richiedente nel caso in cui la fornitura dell'acqua, per qualsiasi causa, non potesse effettuarsi.

3. — Spedizione.

Il Capo stazione informerà, occorrendo, telegraficamente della richiesta la sezione del Movimento da cui dipende, la quale ottenuto volta per volta il benestare della sezione di Trazione darà ordine alla stazione che deve fornire l'acqua di richiederla al rifornitore e di eseguire la spedizione. Per la richiesta dell'acqua nelle stazioni dove risiede il Capo deposito della Trazione, il Capo stazione prenderà accordi con lui, ed il Capo deposito, dopo fornita l'acqua, ne farà annotazione sul libretto L-301[c] del rifornitore; per quelle stazioni nelle quali il Capo stazione provvede anche al servizio di Trazione, egli darà senz'altro l'ordine al rifornitore di somministrare l'acqua e curerà la registrazione sul libretto L-301[c]. Eseguita la spedizione il Capo stazione ne darà contemporaneamente avviso alla stazione richiedente con indicazione del prezzo per metro cubo, che sarà da riscuotersi in più delle tasse di trasporto. La stazione mittente eseguirà la spedizione con lettera di porto ordinaria in porto assegnato, all'indirizzo del Capo stazione richiedente e nel foglio

di scorta mod. H-104 indicherà anche l'Ente a cui l'acqua è destinata.

Dello stampato mod. I-104 occorrente, la stazione si accrediterà colle norme di cui all'art. 57 dell'Istruzione N. 22-1907 dell'ex Servizio IX.

La stazione destinataria eseguirà la tassazione della spedizione applicando i prezzi della tariffa eccezionale N. 1011 P. V., e per la riscossione delle tasse di porto e del costo dell'acqua, compilerà la fattura a matrice mod. G-165^b (Alleg. 2) rilasciando all'acquirente il tagliando debitamente quitanzato e facendo controfirmare dal medesimo la matrice. All'atto del pagamento verrà restituito il deposito di L. 10.

4. — Contabilizzazione.

Fatta la riscossione il Capo stazione eseguirà lo svincolo della spedizione secondo le norme ordinarie. L'ammontare del solo costo dell'acqua verrà contabizzato negl'*introiti estranei al traffico* colla emissione del mod. B-110 da rimettersi alla Ragioneria competente a norma dell'art. 35 dell'Istruzione 2-1906 del Servizio II. La Ragioneria farà l'accreditamento di tale introito al conto di entrata « 23 » « *Ricuperi del Servizio della Trazione* » Sottoconto *C*) « *Prestazioni e forniture ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi* ».

5. — Controllerie.

Per le forniture *in loco* valgono le norme sopra indicate, eccetto quelle che si riferiscono alle formalità di spedizione e che non occorrono: per tali forniture il Capo stazione, al quale fu fatta la richiesta, curerà l'incasso.

Per i necessari controlli che le Divisioni della Trazione e del Materiale debbono fare per assicurarsi che l'acqua consegnata ai terzi sia stata contabilizzata nella sua totalità al conto 23 *c*), le Ragionerie compartimentali invieranno mensilmente alle Divisioni un elenco dei moduli B-110 emessi dalle

stazioni colla indicazione della quantità d'acqua concessa e dell'importo contabilizzato, importo che le Divisioni porteranno poi agli effetti statistici sui prospetti mensili dei conti interessanti il Servizio della Trazione.

Le anzidette disposizioni si applicano solamente al caso di vendite precarie d'acqua. Per le concessioni di carattere continuativo, possono stipularsi speciali convenzioni a cura del Servizio Movimento e Traffico, d'accordo col Servizio Trazione e Materiale ed, ove occorra, con quello del Mantenimento Sorveglianza e Lavori ed in base alle vigenti disposizioni.

Allegato N. I all'Ordine di Servizio N. 272-1909.

MOD. G-165a

FERROVIE DELLO STATO

Servizio del Movimento e Traffico

Stazione di . . . .

RICHIESTA

per la fornitura di acqua potabile

Il . . . . sottoscritto, fa richiesta all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per la fornitura di un carro serbatoio di acqua potabile della capacità di . . . . . . m^3 proveniente dal rifornitore di . . . . e da consegnarsi alla stazione di . . . . previo pagamento del prezzo dell'acqua e delle tasse di trasporto che saranno conteggiate secondo la tariffa speciale 1011 P. V.

. . . . li 19

. . . .

N. B. — La presente domanda verrà considerata senza effetto se non accompagnata dal contemporaneo versamento della tassa di deposito di L. 10 per ogni serbatoio richiesto. Detta tassa verrà rimborsata all'atto del ritiro dell'acqua e del relativo pagamento e quando per qualsiasi causa l'acqua non potesse essere fornita.

Sarà invece devoluta all'Amministrazione ferroviaria in caso di mancato ritiro dell'acqua.

Allegato N. 2 all'Ordine di Servizio N. 272-1909.

Mod. G-165b

FERROVIE DELLO STATO

FERROVIE DELLO STATO

Servizio del Movimento e Traffico

Stazione di ....

Il (1) .... deve dare all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per fornitura di acqua quanto segue:

1° m³ .... di acqua a L. .... il m³ .... L. ....

2° Trasporto della detta quantità d'acqua come da lettera di porto della spedizione N. ... del................. L. ....

da. ......

Totale L. ....

Ritirata la somma sopraindicata — Ritirata l'acqua di cui sopra

Il Capo Stazione .... — *Il Ricevente* ....

FERROVIE DELLO STATO

Servizio del Movimento e Traffico

Stazione di ....

Il (1) .... deve dare all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato per fornitura di acqua quanto segue:

1° m³ ..... di acqua a L. .... il m³ .... L. ....

2° Trasporto della detta quantità d'acqua come da lettera di porto della spedizione N. ... del................. L. ....

da. ......

Totale L. ....

Ricevuta la somma sopraindicata.

Il Capo Stazione

....

Marca da bollo

(1) Municipio, Amministrazione, ecc.

Circolare N. 75. (Servizio VII e X).

Servizi diretti coll'estero che durante l'inverno 1909-1910 devono essere effettuati con materiale F. S.

(Vedi Ordine di Servizio N. 287-1908)

Con riferimento all' Ordine di Servizio N. 287-1908, si porta a conoscenza del personale interessato che i servizi diretti internazionali, i quali durante l'inverno 1909-1910 dovranno essere fatti con materiale F. S., sono quelli indicati nell'annesso prospetto.

Il servizio diretto Milano-Marsiglia (via Ventimiglia), non indicato nel prospetto, continuerà ad effettuarsi coi treni 69/132 e 131/70 colle modalità finora seguite e colle carrozze finora usate per tale servizio.

Le disposizioni della presente Circolare andranno in vigore a datare dal 1° ottobre 1909, a meno che non sia in modo esplicito altrimenti indicato caso per caso nel prospetto allegato. Dalla stessa data resta abrogata la Circolare N. 28-1909.

Servizi diretti internazionali da farsi con

INDICAZIONE DEI SERVIZI	Treni F. S. coi quali vengono effettuati i servizi	Compartimento incaricato della sorveglianza	Serie e numeri delle carrozze specializzate	Quantità di carrozze assegnate al Compartimento
1. Servizi colla Svizzera, via Sempione:				
Milano-Losanna-Berna . . .	255 e 256	Milano	ABIy 58616-58635	tutte
Milano-Ginevra	258 e 255			
Milano-Ginevra	254 e 257			
Milano-Ginevra	256 e 251			
2. Servizi colla Svizzera, via Gottardo:				
A) *Servizi facenti capo a Genova.*				
Genova-Basilea	68 e 71	Genova	ABIz 59051, 59052, 59054, 59056, 59057	5
Genova-Zurigo	68 e 71			
B) *Servizi facenti capo a Milano.*				
Milano-Basilea	66 e 71	Milano	ABIz 59050, 59053, 59055, 59058-59067	13
Milano-Basilea	308 e 73			
Milano-Zurigo	308 e 73			
3. Servizi per oltre Svizzera, via Gottardo:				
Ventimiglia-Genova-Basilea-Colonia-Amsterdam. *Fino a tutto il 14 ottobre questo servizio è limitato al percorso Genova-Amsterdam e viceversa.*	135/74 e 63/138	Genova	ABLIz 650-661	tutte

materiale F. S. durante l'inverno 1909-1910.

Residenza delle carrozze	Quantità carrozze occorrenti per ciascun servizio		Stazioni ove devono essere tenute carrozze di riserva	Officina alla quale devono essere inviate le carrozze per la riparazione	Osservazioni
	in composizione a ciascun treno	in turno			
Milano C.	1 1 1 1	2 2 2 2	Milano C.	Officine Breda a Sesto S. Giovanni	
Genova P. P.	1 1	2 2	Genova P. P.	Officine Breda a Sesto S. Giovanni	In caso di mancanza di carrozze del gruppo 59050-59067, questi servizi potranno essere effettuati con carrozze ABLIz, gruppo 650-661. Si dovrà, però, per quanto è possibile, evitare di mettere nello stesso treno due di queste carrozze. In caso di mancanza di carrozze anche di quest'ultimo gruppo la stazione di Genova dovrà chiederne una del gruppo 59050-59067 alla stazione di Milano, avvertendo quella Delegazione Veicoli
Milano C.	1 1 1	2 2 2	Milano C.	Officine Breda a Sesto S. Giovanni	In caso di assoluta deficienza di carrozze del gruppo 59050-59067 una delle carrozze circolanti coi treni 308 e 73 potrà *eccezionalmente* essere sostituita con una carrozza a tre assi del gruppo 58616-58635
Genova	1	4, e 3 fino al 14 ottobre	Ventimiglia e Genova P. P.	Officine Breda a Sesto S. Giovanni	Le carrozze del gruppo controindicato devono servire, in caso di bisogno, anche pei servizi Genova-Basilea e Genova-Zurigo

INDICAZIONE DEI SERVIZI	Compartimento incaricato della sorveglianza	Treni F. S. coi quali vengono effettuati i servizi	Serie e numeri delle carrozze specializzate	Quantità di carrozze assegnate al Compartimento
4. Servizi Italo-Austro-Germanici, via Ala:				
Roma-Monaco-Berlino . . .	36/406 e 401/31	Roma	ABIz 59068-59077	10
Firenze-Monaco-Berlino . . .	24/404 e 403/23	Firenze	ABIz 59078-59085	8
5. Servizi Italo-Austriaci, via Pontebba:				
Roma-Vienna.	24/44/174 e 171/41/31	Roma	ABIy 58637-58642, 58645, 58647-58649, 58652	11
Milano-Vienna	91/174 e 171/1436	Milano	ABIy 58636, 58643, 58644, 58646, 58650, 58651, 58653-58655	9
6. Servizi Italo-Austriaci, via Cormons e Cervignano.				
Venezia-Portogruaro-Trieste .	436 e 433			
Venezia-Portogruaro-Trieste .	1534 e 431			
Udine-Cormons-Trieste . . .	418 e 417			
Udine-Cormons-Trieste . . .	2724 e 2725	Venezia	ABIy 58600-58615 AB 55049-55056 C 32631-32636 CT 43050-43069 DUT 94421-94426 D 80059-80068	16 8 6 20 6 10
Udine-Cormons-Trieste . . .	2727 e 2722			
Udine-Cormons-Trieste . . .	2723 e 2726			
Venezia - Portogruaro - Cervignano	436 e 433			

NB. Sono inoltre atte a questi servizi le carrozze B 25005, 25013, 25020 e 25021 aventi pure residenza

Residenza delle carrozze	Quantità carrozze occorrenti per ciascun servizio		Stazioni ove devono essere tenute carrozze di riserva	Officina alla quale devono essere inviate le carrozze per la riparazione	*Osservazioni*
	in composizione a ciascun treno	in turno			
Roma Ter.	1	5	Roma Ter.	Firenze	
Firenze S.M.N.	1	4	Firenze	Firenze	
Roma Ter.	1	4	Roma Ter.	Firenze	
Milano C.	1	3	Milano C.	Firenze	
Venezia	5 (2 ABI, 2 CT, 1 DCT)	—	Venezia e Udine	Verona	
	5 (2 ABI, 2 CT, 1 DCT)	—			
	4 (1 ABI, 2 CT, 1 D)	—			
	5 (2 ABI, 2 CT, 1 D)	—			
	1 D	—			
	1 D	—			
	1 DCT	—			

a Venezia; da usarsi però solo per eventuali aumenti di composizione dei treni.

Circolare N 76. (Servizio X).

Distribuita agli agenti delle classi 3, 8, 9, 26, 27, 28, 29, 34

Sigle relative alle visite periodiche dei veicoli, alle verifiche della tara, ecc.

(Vedi Circolari N. 3 e 5-1907 del Servizio X, 60-1908 e 15-1909.)

La Ditta Officine Meccaniche Lodigiane di Lodi, alla quale è stata affidata la riparazione dei veicoli ferroviari, adotterà nelle marcature relative alle visite periodiche, alle verifiche della tara, ecc., la sigla:

M (Ld)

Dovrà pertanto essere fatta analoga aggiunta all'Elenco inserito nella Circolare N. 60-1908 (Compartimento di Milano).

Così pure la Squadra di Rialzo di Arona, che è stata autorizzata di eseguire le visite periodiche ai veicoli, adotterà la sigla:

Ar

Dovrà pertanto essere fatta analoga aggiunta al prospetto allegato alla Circolare N. 3-1907 del Servizio X.

Circolare N. 77. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Erronei istradamenti dei trasporti in servizio internazionale ed errato impiego dei fogli di via.

Si verifica assai di frequente che pei trasporti dall'Italia diretti all'estero e segnatamente per la Svizzera, le stazioni mittenti indichino nei rispettivi fogli di via, transiti non prescritti dalle vigenti tariffe. Ad ovviare agli inconvenienti che derivano al servizio, per i conseguenti erronei istradamenti, si fa viva premura che all'atto dell'accettazione dei trasporti stessi,

le stazioni s'attengano alla precisa indicazione della via e dei transiti da seguirsi.

Risultando inoltre che non poche stazioni adoprano pel traffico via Gottardo altri moduli che non i prescritti *I*-127 e *I*-128, si raccomanda vivamente di uniformarsi a quanto è tassativamente prescritto dal punto 14 dell' « Istruzione per l'eseguimento dei trasporti delle merci da e per l'estero » edita a cura delle cessate Società, in data 10 ottobre 1901.

Circolare N 78. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Servizio italo-austro-ungarico.

Alle spedizioni di derrate alimentari a carro completo consegnate con lettera di vettura internazionale a G. V., in destinazione di stazioni contemplate dalla tariffa eccezionale 21 (Parti IV e V delle Tariffe Italo-Austro-Ungariche) viene spesso applicata l'eccezionale medesima nonostante che sulla lettera di vettura manchi la relativa domanda o questa sia irregolare od incompleta, come « P. V. », « P. V. più ridotta » oppure « Eccezionale ».

Siccome l'avvertenza 3) di detta tariffa fa obbligo alle parti di richiederne tassativamente l'applicazione, così le stazioni dovranno applicare i prezzi della classe *b* grande velocità, ogniqualvolta non risulti esplicitamente richiesta per il percorso estero, la « tariffa eccezionale 21 ».

A scanso poi di rilievi e di contestazioni con le ferrovie estere, è necessario che le stazioni pongano speciale attenzione *nel riprodurre sui fogli di via* la domanda di tariffa risultante della lettera di vettura.

Circolare N. 79. (SERVIZIO VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Istituzione del servizio di presa e consegna a domicilio alla stazione di Catania-Acquicella.

(Vedi Ordine di Servizio N. 246-1909).

Col giorno 15 settembre 1909, è stato istituito alla stazione di Catania-Acquicella il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio da e per la città di Catania ai prezzi indicati nell'allegato e che dovranno riportarsi alla pagina 15 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907.

Di conseguenza a pag. 29 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche, (edizione 1908) », oltre le indicazioni prescritte dall'Ordine di Servizio 246-1909, si dovranno aggiungere, alla colonna 14, le lettere *G. P.*

Circolare N. 80. (SERVIZIO VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Apertura dell'agenzia di città di Potenza.

(Vedi Circolare 47-1909)

A datare dal 1° ottobre 1909 verrà aperta all'esercizio l'agenzia di città di Potenza e verrà, di conseguenza, attivato il servizio di presa e di consegna delle merci a domicilio fra tale Comune e le stazioni di Potenza Inferiore e Potenza Superiore ai prezzi indicati nell'allegato e che dovranno riportarsi alla pagina 25 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione gennaio 1907.

Di conseguenza alla colonna 14 della pagina 74 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche, (edizione 1908) », di fronte al nome di dette stazioni, si dovranno aggiungere le le lettere G. P.

Circolare N. 81. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Cessazione del servizio dei trasporti a domicilio nelle stazioni di Crescentino, Desenzano e Maddaloni.

(Vedi Circolare N. 33-1907).

Col 30 settembre 1909 cesserà il servizio dei trasporti a domicilio nelle stazioni di Crescentino, Desenzano, Maddaloni Inferiore e Maddaloni Superiore e di conseguenza verrà chiusa in detto giorno l'Agenzia di Città in Maddaloni.

Si dovranno pertanto depennare i nomi delle dette stazioni e i relativi prezzi alle pagine 17 e 20 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio — edizione 1907 — e le indicazioni *G. P*, *G.* e *G. P.* nella colonna 14 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione 1908) » rispettivamente alle pagine 35, 37, 52, di fronte ai nomi delle dette stazioni.

Circolare N. 82. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Aggiunte al prontuario generale delle distanze chilometriche.

(Vedi Circolare N. 41-1909).

Alla colonna 14 della pagina 59 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione 1908) » di fronte al nome della stazione di Montegrosso, sotto le lettere *G. P.* aggiungere la indicazione (8) e a piedi della pagina stessa trascrivere il seguente richiamo:

« (8) Per le località di Montegrosso, Belveglio, Mombercelli e Vinchio ».

Istruzione N. 6. (Servizio II).

Anticipazioni al personale.

1. — Per il pagamento delle anticipazioni al personale, nei casi ammessi, sia che trattisi di anticipi accordati sulle competenze normali maturate, sia sulle indennità di trasferta o di trasloco, tanto se da ricuperarsi in una sola volta, quanto se ratealmente nei casi previsti e debitamente autorizzati, i Servizi e gli Uffici debbono provvedervi, d'ora innanzi, esclusivamente a mezzo delle Casse nelle località sedi di Compartimento, e di Cassa ed a mezzo delle stazioni, nelle località ove non siavi Ragioneria e Cassa.

2. — Per il pagamento a mezzo delle Casse si dovrà emettere l'ordine Mod. B-95-*a* da passarsi alla Ragioneria con registro di consegna, la quale lo registrerà e lo invierà d'ufficio alla Cassa al cui sportello l'interessato dovrà presentarsi personalmente a riscuotere.

Per le anticipazioni da farsi pel tramite delle stazioni si dovrà emettere l'autorizzazione a pagare Mod. B-99-*c* da rimettersi d'ufficio alla stazione incaricata del pagamento, la quale vi provvederà coi propri fondi ritirando ricevuta di quietanza del percipiente a tergo del tagliando A del Mod. B-99-*c*.

Tosto effettuato il pagamento, la stazione verserà alla Cassa come denaro detto tagliando A del Mod. B-99-*c* quietanzato a tergo e rinvierà al Servizio, Divisione od Ufficio emittente, il tagliando B del Modulo stesso debitamente completato.

3. — I moduli B-95-*a* e B-99-*c* sono a fascicolo con matrice numerati progressivamente e devono restare in consegna del Capo dell'Ufficio.

Detti moduli dovranno essere richiesti, nei modi consueti, ai Magazzini stampe di competenza, i quali ne saranno approvvigionati a cura del Servizio VI.

4. — Qualora, per casi di assoluta urgenza, da giustificarsi da chi ne fa proposta, fosse necessario disporre subito, anche in via telegrafica, un'anticipazione da farsi da una sta-

zione senza la contemporanea rimessa alla stazione stessa del regolare Mod. B-99-*c*, la stazione cui verrà dato l'ordine di pagamento vi provvederà ritirando ricevuta dall'interessato, della somma concessa come anticipo, su Mod. B-136 da completarsi a mano colla indicazione della eventuale ritenuta per marca da bollo così come risulta dal verso del tagliando A del Mod. B-99-*c*, quietanza da allegarsi al Mod. B-99-*c* che dovrà esserle trasmesso a regolarizzazione del disposto anticipo.

La stazione interessata, se nel giorno seguente a quello in cui le fu dato ordine telegrafico di effettuare l'anticipazione, non avesse ricevuto il Mod. B-99-*c*, a regolarizzazione, dovrà farne richiesta telegrafica all'Ufficio che impartì l'ordine, non essendo ammesso, per questo titolo, il versamento delle ricevute senza la corrispondente autorizzazione a pagare.

5. — L'Ufficio che dispone l'anticipo deve, contemporaneamente curarne la inserizione nel conto corrente dell'agente cui l'anticipo è stato accordato, agli effetti dei successivi ricuperi.

6. — Le ricevute delle somme pagate per anticipazione dalle stazioni dovranno essere convalidate col timbro e con la firma del Capo stazione che vi avrà provveduto, da apporsi sotto la firma dei percipienti.

7. — Le Casse Compartimentali si scaricheranno *decadalmente* dei Mod. B-95-*a* e B-99-*c* comprendendoli tutti in un separato estratto di Cassa.

Le Ragionerie regoleranno a debito del conto « d'ordine del Servizio o Divisione od ufficio cui gli agenti appartengono » l'intero importo delle anticipazioni, (compreso quello della marca da bollo) portando a credito del conto Cassa la parte pagata agli agenti e del conto « marche da bollo » quella trattenuta per tale titolo. Contemporaneamente notificheranno l'addebito ai Servizi, Divisioni e Uffici interessati, trasmettendo l'elenco delle anticipazioni coll'indicazione, oltrechè del nome dell'agente e dell'importo anticipato, anche degli estremi (data e numero) dei relativi Mod. B-95-*a* e B-99-*c* e dei mandati emessi a regolarizzazione.

I Servizi, Divisioni, ecc. faranno il riscontro e l'accertamento di tali elenchi colle matrici dei Mod. B-95-*a* e B-99-*c*, emetteranno il mandato d'ordine per l'addebito al conto di spesa « Anticipazioni e addebiti » a pareggio dei loro conti d'ordine

riportandone gli estremi sulle indicate matrici dei Moduli B-95-*a* e B-99-*c*, ed accerteranno l'avvenuta iscrizione delle anticipazioni nei rispettivi conti correnti degli agenti.

8. — Le anticipazioni eventualmente ordinate a stazioni di altro Compartimento saranno dalla Ragioneria di esso Compartimento regolate nel modo suindicato, portando anche in questi casi l'intero importo dell'anticipazione a debito del conto del Servizio o della Divisione cui appartiene l'agente, trasmettendo al Servizio o alla Divisione stessi l'elenco d'addebito per gli accertamenti e la contabilizzazione di cui sopra.

9. — Alla chiusura d'ogni esercizio finanziario i Servizi, le Divisioni, gli Uffici, ciascuno per la propria parte, dovranno formare i saldi individuali del conto « Anticipazioni e addebiti » e compilarne gli elenchi dimostrativi da trasmettersi alla Ragioneria che ha portato in contabilità le anticipazioni e le ritenute, per gli opportuni accertamenti, e successivo inoltro colla contabilità di giugno, al Servizio Centrale della Ragioneria.

10. — A chiarimento e complemento delle disposizioni emanate in materia di anticipazioni, si fa presente:

a) che le anticipazioni possono essere accordate coi moduli B-95-*a* e B-99-*a* sempre quando ricorrano circostanze tali da giustificare il provvedimento, e semprechè non eccedano mezza mesata di stipendio o quanto può presumibilmente spettare all'agente per l'ordinata trasferta o per indennità di trasloco;

b) che le anticipazioni su competenze accessorie maturate che non sieno indennità di trasferta o di trasloco, non sono da ammettersi se non nei casi in cui per una causa qualunque, non siano liquidate a tempo e non si possa far luogo al loro pagamento coi ruoli normali.

c) che le anticipazioni devono essere ricuperate o in una sola volta od a rate, le quali non dovranno mai essere più di sei.

11. — Ogni precedente disposizione contraria alla presente s'intende abrogata.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

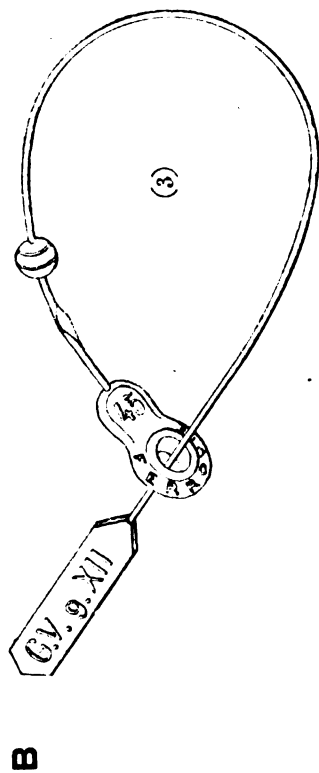
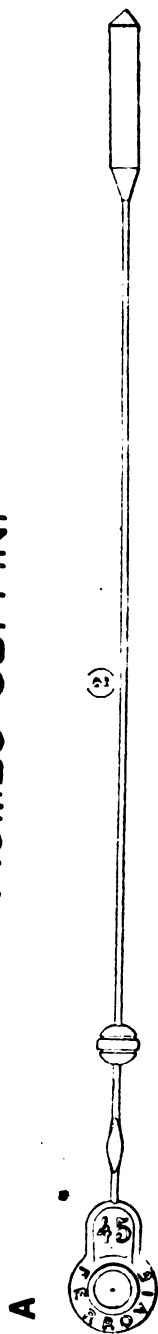
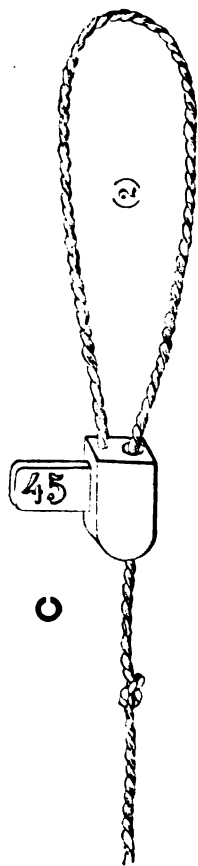
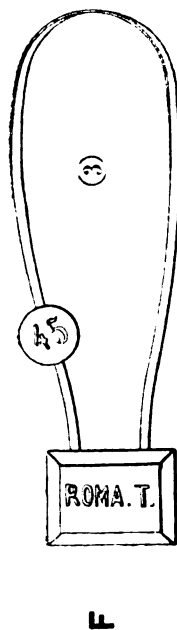
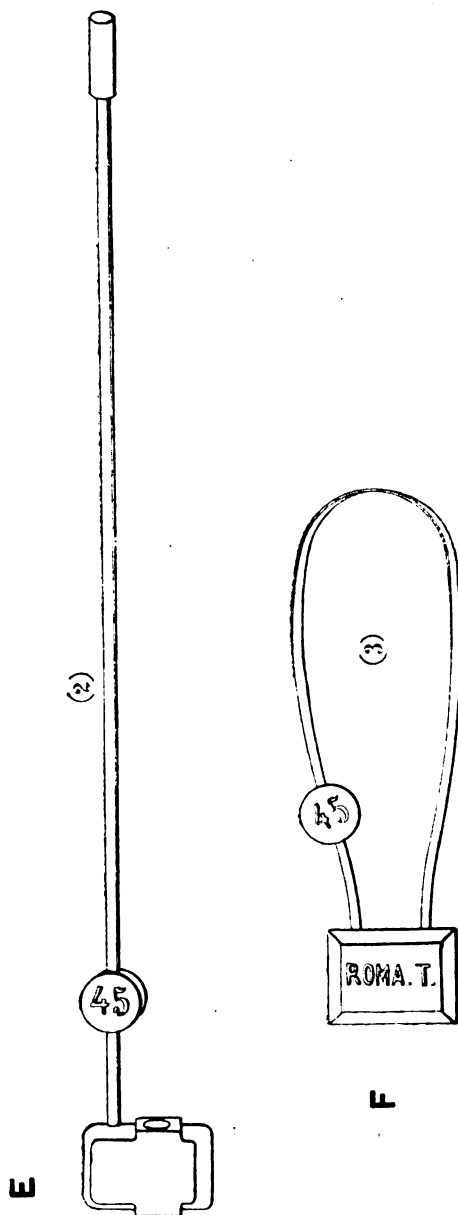
Aggiunte e modificazioni

al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

Alle pagini 25 e 29 aggiungere alle sedi opportune le seguenti indicazioni:

LOCALITÀ	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviari (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.). Tassa per ogni spedizione ed operazione di		Numerario e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

(*) Catania Acquicella . . .	—	0.20	0.10	0.30	0.40	0.60	0.35	0.35	0.60	0.20	0.35
(*) Potenza Inferiore	0.15	—	0.20	0.10	0.50	1.00	0.40	0.40	0.90	0.30	0.40
(*) Potenza Superiore. . . .	0.15	—	0.45	0.20	0.40	0.75	0.30	0.40	0.65	0.50	0.30

PIOMBO CUPPINI (1)

PIOMBO SOCIETÀ BREVETTI

(1) *La piombatura a lungo filo si ottiene accoppiando due piombi*

(2) *Piombo non pressato*

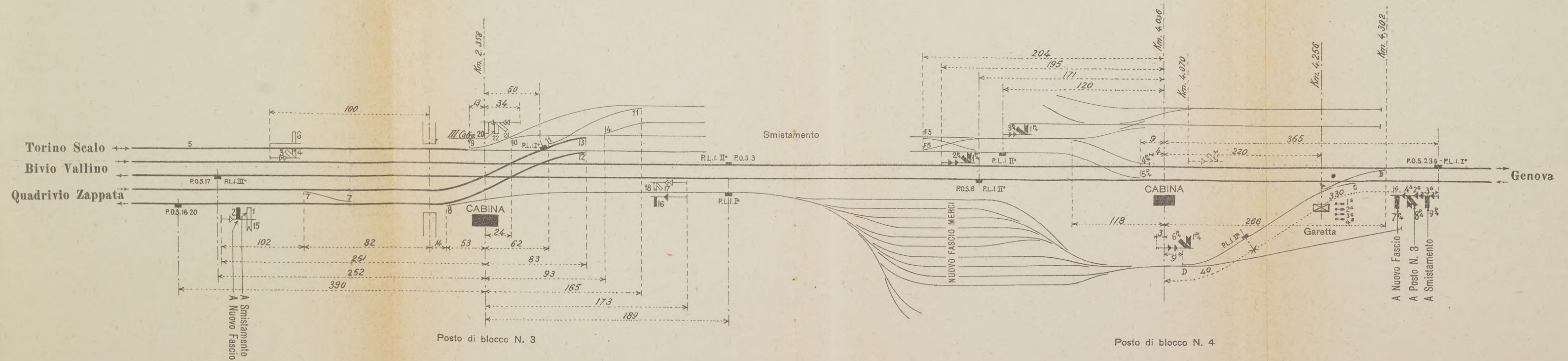
(3) *Piombo pressato*

NB: *La serie dei numeri di controllo va dal N°1 a N°45*

Allegato all'Ordine di Servizio N. 266 - 1909.

STAZIONE DI TORINO SMISTAMENTO

Posti di blocco N. 3 e 4

Tip.-lit. Ferrovie dello Stato - Bologna, 9 - 1909

Ordine di Servizio N. 18.[v] (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15 e 16

Nuovi esperimenti di piombatura carri con nuovi tipi di morse e di piombi.

A datare dal 15 ottobre 1909 e per la durata di quattro mesi, le stazioni indicate nell'allegato al prospetto I, dovranno in via di esperimento piombare tutti i carri misti e completi, chiusi ed aperti protetti da copertone, a Grande Velocità, Piccola Velocità accelerata e Piccola Velocità Ordinaria, in partenza o comunque da esse manipolati e per qualunque destinazione italiana od estera, coi nuovi tipi di morse e di piombi nel prospetto stesso specificati.

Descrizione dei piombi e delle morse (Allegato II).

Piombo e morsa della ditta Cuppini (Figure A. B.)

Il piombo Cuppini è costituito da un filo di ferro zincato lungo 30 centimetri, che da una parte termina in un cilindretto di piombo lungo 25 millimetri e dall'altra in un anello rivestito di piombo stibiato che porta impressi in rilievo il numero di controllo e la dicitura « Ferrovie Stato ».

Passato il filo di ferro attraverso gli organi di chiusura del carro, il cilindretto di piombo vien fatto passare attraverso l'anello e poi pressato dalla morsa, dimodochè dopo lo schiacciamento assume una forma oblunga e rettangolare che gli impedisce di riuscire dall'anello.

Ad un centimetro dall'anello stesso e per qualche millimetro, il filo è appiattito ed è in quel punto che devesi fare la spiombatura del carro, la quale si ottiene piegando in quel punto con le dita il filo due o tre volte.

La pallottola di ferro che trovasi innestata nel filo dalla parte del cilindretto, serve a tenere riunite dopo lo spezzamento le due parti del filo stesso.

La morsa è eguale per dimensioni e forma a quella in uso

per i piombi a T. Ogni morsa è corredata di una cassetta contenente i punzoni portanti incisi in numeri romani i mesi ed in numeri arabi i giorni.

Piombo e Morsa della Società Brevetti (Fig. C. D.)

Il piombo pesa 8 grammi; esce dalla fusione unito ad una funicella tricolore lunga 50 centimetri ed è traversato longitudinalmente da un foro di forma leggiermente conica e munito di una sottile spirale di acciaio. Lateralmente il piombo è munito di una aletta portante il numero di controllo.

L'applicazione di questo piombo si effettua facendo passare la funicella attraverso gli organi di chiusura del carro nei modi d'uso e quindi introducendo nel foro del piombo il capo libero al quale si fa poscia un nodo che vien fatto entrare, tirando alquanto il piombo, nel foro del piombo stesso. Dopo ciò il piombatore tenendo con la mano sinistra il piombo per l'aletta, lo introduce stringendolo fra i punzoni della morsa che tiene con la destra e completando poscia la pressione con entrambe le mani.

La morsa della Società Brevetti pesa un chilogrammo ed è costituita da due leve d'acciaio lunghe 25 centimetri, all'estremità delle quali sono fissati mediante viti, in una un punzone cilindrico col nome della stazione ed un numero romano indicante il mese e nell'altra un punzone cilindrico con la dicitura " Grande o Piccola Velocità „ ed un numero arabo indicante il giorno del mese.

Ogni morsa è corredata di una cassetta contenente trentuno punzoni cilindrici per i giorni e dodici per i mesi.

Piombo e morsa Ribulsi — (Figure E. F.)

Il piombo Ribulsi è rettangolare. Esce dalla fusione unito ad un filo di ferro piatto e stagnato che all'altra estremità porta un' appendice oblunga di piombo che, dopo passato il filo attraverso agli organi di chiusura del carro, viene introdotta in apposito foro del piombo rettangolare, dopodichè si procede allo schiacciamento mediante la morsa che viene a dare al piombo la forma di un rettangolo a bordi sottili.

Il filo di ferro ripiegato più volte su di se stesso in un punto qualunque, si spezza ed in tal modo viene spiombato il carro.

La morsa è costituita di due leve d'acciaio; nella parte superiore della morsa è impresso il nome della stazione mentre nella parte inferiore esistono i tipi mobili indicanti il giorno ed il mese, impressi su tre dischi girevoli racchiusi in un tamburo che all'esterno porta altri tre dischetti con numeri visibili corrispondenti a quelli dei dischi interni e spostabili mediante apposita chiavetta.

La piombatura dei carri coi nuovi sistemi da esperimentarsi nelle stazioni comprese nell'allegato prospetto, dovrà essere in modo speciale sorvegliata dai capi stazione i quali alla fine dell'esperimento quadrimestrale dovranno inviare alle rispettive Divisioni di Movimento e Traffico una relazione dettagliata sull' esito dell' esperimento, sui pregi e sui difetti dei nuovi sistemi e sulla convenienza di preferire l'uno o l'altro.

Inoltre tutte le stazioni destinatarie di carri piombati con nuovi sistemi in esperimento, nonchè quelle intermedie che per ragioni di smistamento o per necessità diverse dovessero aprire tali carri, dovranno compilare *mensilmente* e trasmettere alle rispettive Divisioni di Movimento un prospetto, secondo il modello qui sotto tracciato, dei carri giunti con piombi alterati o comunque irregolari, allegandovi possibilmente i piombi stessi.

Esperimenti di piombatura.

Carri arrivati alla Stazione di . . . . . . dal . . . . . . al . . . . . .
con piombi irregolari

CARRO		Provenienza	Contenuto	Se con piombi Cuppini, Ribulsi o Soc. Brevetti	Condizione dei piombi e del contenuto del carro
N.	Completo o misto				

In base a tali notizie del personale delle stazioni ed a quelle risultanti dai fogli di consegna e di accompagnamento, i signori Capi Divisione riassumeranno l'esito dell'esperimento in relazioni dettagliate dalle quali dovranno risultare i pregi ed i difetti dei tre sistemi in esperimento e quale di essi sia da preferirsi.

Le relazioni dovranno essere inviate alla Direzione Generale (Servizio VII) non più tardi del 1° febbraio 1910.

Le stazioni di Bologna, Milano P. Romana e Torino Porta Nuova dovranno accettare e spedire con lettera di porto in servizio a G. V. le spedizioni di morse e di piombi che venissero loro presentate rispettivamente dalle Ditte Cuppin . Ribulsi e Società Brevetti e destinate a stazioni comprese nel prospetto Allegato I.

Nelle cassette o pacchi le Ditte dovranno mettere una nota in doppio esemplare del contenuto della spedizione. I capistazione destinatari delle spedizioni, verificato il contenuto restituiranno di volta in volta una delle note alla Ditta mittente in segno di accettazione e invieranno l'altra alle rispettive Divisioni di Movimento le quali, finito l'esperimento quadrimestrale, provvederanno che venga pagato alle Ditte concorrenti l'importo dei piombi consumati nell'esperimento al convenuto prezzo di lire dodici al mille.

A tale uopo e per le eventuali comunicazioni si avverte che il domicilio delle Ditte ammesse all'esperimento è:

Cav. Cuppini, Bologna, Via Rivareno 22 — Società Brevetti, Torino, Via Ormea 34 — Ribulsi, Milano, presso la Ditta Conalbi Pietro, Via Vivaio 18.

Restano invariate in quanto non sieno modificate dal presente Ordine di Servizio, le vigenti norme relative alla piombatura dei carri ed alla custodia e manutenzione delle morse e dei piombi.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato I all'Ordine di Servizio N. 18V-1909.

Stazioni ammesse agli esperimenti di piombatura carri.

STAZIONI	Gestione	SISTEMI		
		Cuppini	Soc. Brevetti	Ribulsi
Milano Centrale	G. V.	—	—	Ribulsi
» P. Garibaldi . .	P. V.	Cuppini	—	—
» P. Romana . .	G. V.	Cuppini	—	—
» » . .	P. V.	—	Brevetti	—
» P. Sempione . .	P. V.	—	Brevetti	—
» P. Ticinese . .	G. V.	Cuppini	—	—
» » . .	P. V.	—	—	Ribulsi
Torino Dora	G. V.	Cuppini	—	—
» »	P. V.	—	—	Ribulsi
» P. Nuova . . .	G. V.	—	—	Ribulsi
» » . . .	P. V.	—	Brevetti	—
» P. Susa. . . .	G. V.	Cuppini	—	—
» »	P. V.	—	—	Ribulsi
Venezia S. Lucia . . .	G. V.	—	—	Ribulsi
» » . . .	P. V.	Cuppini	—	—
» Marittima .	P. V.	—	Brevetti	—
Genova P. Principe . .	G. V.	—	Brevetti	—
» P. Caricamento.	P. V.	Cuppini	—	—
» Brignole . . .	G. V.	—	—	Ribulsi
» » . . .	P. V.	—	Brevetti	—
Firenze S. M. Novella .	G. V.	—	Brevetti	—
» P. Prato . . .	P. V.	—	—	Ribulsi
» Campo Marte .	G. V.	—	—	Ribulsi
» » » .	P. V.	Cuppini	—	—
Roma Termini	G. V.	—	Brevetti	—
» »	P. V.	Cuppini	—	—

STAZIONI	Gestione	SISTEMI		
		Cuppini	Soc. Brevetti	Ribulsi
Roma P. Maggiore . .	P. V.	—	Brevetti	—
» Trastevere . . .	G. V.	—	—	Ribulsi
» » . . .	P. V.	Cuppini	—	—
Ancona	G. V.	Cuppini	—	—
»	P. V.	Cuppini	—	—
» Porto . . .	P. V.	—	—	Ribulsi
Napoli Centrale. . . .	G. V.	—	Brevetti	—
» Scalo Superiore .	P. V.	—	—	Ribulsi
» » Inferiore .	P. V.	Cuppini	—	—
» » Marittimo .	P. V.	—	Brevetti	—
Alessandria	G. V.	Cuppini	—	—
	P. V.	—	—	Ribulsi
Piacenza	G. V.	—	Brevetti	—
	P. V.	—	—	Ribulsi
Bologna	G. V.	—	—	Ribulsi
	P. V.	Cuppini	—	—
Verona P. Vescovo . .	G. V.	—	Brevetti	—
	P. V.	Cuppini	—	—
Voghera	G. V.	—	—	Ribulsi
	P. V.	Cuppini	—	—
Pisa Centrale	G. V.	Cuppini	—	—
» »	P. V.	Cuppini	—	—
» P. Fiorentina . .	P. V.	—	—	Ribulsi
Foggia	G. V.	—	Brevetti	—
	P. V.	—	—	Ribulsi
Bari	G. V.	Cuppini	—	—
	P. V.	—	Brevetti	—

Errata-Corrige

Ordine di Servizio N. 207-1909 (Bollettino 30). Aggiungere in fine il capoverso seguente:

« Per conseguenza, la voce della nomencla-
« tura e classificazione predetta: « *Acciaio* (*tubi*
« *di ecc.* » deve essere annullata insieme con
« la relativa classificazione e sostituita con la
« seguente: « *Acciaio* (*tubi di*) - *vedi Tubi di*
« *acciaio* ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente. ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ 8,00

ANNO II - N. 39. 30 SETTEMBRE 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, Settembre 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

R. Decreto *n. 635 del 15 aprile 1909 che stabilisce le piante organiche del personale dei primi sei gradi dell' Amministrazione delle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 7 luglio 1907, N. 429, riguardante l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle Ferrovie non concesse ad imprese private;

Visto il Nostro decreto 22 luglio 1906, N. 417, che approva il regolamento, con le relative tabelle graduatorie, del personale delle Ferrovie dello Stato e di quello addetto alla navigazione dello stretto di Messina;

Visto il Nostro decreto 12 marzo 1908, N. 110, che stabilisce il numero e le norme per le Direzioni compartimentali delle Ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le piante organiche del personale stabile ed in prova dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per i primi sei gradi delle

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 220 del 21 settembre 1909.

tabelle graduatorie in vigore sono stabilite in via provvisoria ed in via definitiva nel numero di posti rispettivamente indicato per ciascuna qualifica dalla tabella annessa al presente decreto e vista d'ordine Nostro dal ministro segretario di Stato per i lavori pubblici.

Art. 2.

Le piante provvisorie restano in vigore fino a quando non siano compiuti i lavori di stralcio delle gestioni passate e fino a quando sia necessario che gli agenti, i quali attualmente si trovano in posizione anormale di qualifica o di numero rispetto alle piante definitive, siano conservati nei posti ora occupati.

Art. 3.

I posti di pianta, che nella tabella figurano assegnati alla qualifica di ispettore (grado 6°), comprendono anche quelli relativi agli agenti con la qualifica di allievo ispettore (grado 7°).

Art. 4.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 aprile 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
BERTOLINI.

Visto, *Il Guardasigilli:* ORLANDO.

PIANTE ORGANICHE del personale stabile ed in prova dei primi sei gradi (e allievi ispettori) delle tabelle graduatorie annesse al regolamento del personale delle ferrovie dello Stato.

Gradi	QUALIFICHE	Numero dei posti delle piante organiche	
		definitive	provvisorie
1	Ispettori superiori	6	7
»	Capi servizio	12	14
»	Capi compartimento di 1° grado	6	7
2	Sotto capo servizio.	15	26
»	Capi compartimento di 2° grado	4	4
3	Capi divisione.	93	111
4	Ispettori capi	310	337
5	Cassieri di 1° grado.	7	7
»	Ispettori principali	369	399
6	Cassieri di 2° grado.	3	3
6–7	Ispettori e allievi ispettori	895	825
		1720	1740

Visto, d'ordine di Sua Maestà:

Il ministro segretario di Stato per i lavori pubblici:

BERTOLINI.

R. DECRETO *n. 636 del 3 settembre 1909, col quale il commendatore ing. Gino Della Rocca è chiamato a far parte della rappresentanza italiana nella delegazione internazionale del Sempione. in sostituzione del comm. ing. Luigi Alzona* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il Nostro decreto 1° dicembre 1904, N. 684, col quale fu costituita la rappresentanza italiana nelle Delegazione internazionale speciale per gli affari relativi alla ferrovia del Sempione, chiamandone a far parte il comm. ing. Luigi Alzona, direttore del movimento e traffico della rete adriatica;

Visto il successivo Nostro decreto 2 luglio 1905, n. 431, col quale il predetto comm. Alzona venne confermato membro di detta rappresentanza dopo l'avvenuto suo passaggio all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Ritenuto che il comm. Alzona medesimo è stato ora collocato in aspettativa in seguito a sua domanda;

Sulla proposta del Nostro ministro, segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto coi ministri segretari di Stato per gli affari esteri e per il tesoro;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

In sostituzione del comm. in. Luigi Alzona, è chiamato a far parte della rappresentanza italiana nella delegazione internazionale speciale per gli affari relativi alla ferrovia del Sempione il comm. ing. Gino Della Rocca, ispettore superiore, membro del Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 218 del 17 settembre 1909.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Volta Mantovana, addì 3 settembre 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
BERTOLINI.
TITTONI.
CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

R. DECRETO *del 3 settembre 1909, che porta modificazioni nella formazione del Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.*

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Ritenuto che in conseguenza del sorteggio che, a sensi dell'art. 5, comma 5°, della succitata legge, è stato eseguito nell'adunanza del 26 agosto 1909 del Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, debbono uscire di carica col 12 settembre corrente anno i consiglieri Signori:

Rota comm. ing. Cesare, Ispettore Superiore nelle Ferrovie dello Stato;

Luiggi comm. ing. Luigi, Ispettore Superiore del Genio civile;

Sella comm. ing. Corradino;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato pei Lavori Pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Sono confermati membri del detto Consiglio di Amministrazione con decorrenza dal 12 settembre 1909 i Signori:

Rota comm. ing. Cesare.

Sella comm. ing. Corradino.

E' nominato membro del Consiglio stesso, a decorrere dalla data medesima, il Signor:

Mercadante comm. Nicolò, Ispettore Generale al Ministero del tesoro.

Il Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Volta Mantovana, addì 3 settembre 1909.

VITTORIO EMANUELE.

BERTOLINI
GIOLITTI.

Ordine Generale N. 17. (Servizio I).

Competenza delle divisioni del movimento e traffico e del mantenimento e sorveglianza.

(Vedi Ordini Generali N. 12 e 13-1908).

In analogia a quanto è stato stabilito dall'art. 6 comma *v*), dell'Ordine Generale N. 8-1909 rispetto alla competenza del Capo del Servizio centrale VII, si dispone che alla competenza dei Capi delle divisioni compartimentali del movimento e traffico siano attribuite le liquidazioni degli indennizzi per infortuni alle persone fino al limite di L. 1500, anche quando gli infortuni onde trattasi siano avvenuti in piena linea per cause dipendenti dal mantenimento. Parimenti saranno in casi analoghi, di competenza dei Capi delle dette divisioni e dei Capi delle sezioni di movimento le liquidazioni degli indennizzi per danni alle cose fino al limite rispettivo di L. 1000 e di L. 500.

Conseguentemente resta abrogato il comma *q*), dell'art. 6 dell'Ordine Generale N. 13-1908, riguardante l'ordinamento delle Divisioni del mantenimento e sorveglianza. Resta invece ferma la competenza dei Capi delle divisioni stesse e dei Capi delle sezioni dipendenti per le liquidazioni degli indennizzi di cui al comma *p*), del detto articolo ed al comma *l*), dell'art. 13.

Per la trattazione delle vertenze dipendenti dai suddetti danni o infortuni avvenuti in piena linea, le divisioni e sezioni del mantenimento e sorveglianza dovranno fornire a quelle del movimento e traffico tutti gli elementi opportuni sia per giudicare della responsabilità dell'Amministrazione, sia per valutare l'entità del danno.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nell'adunanza del 22 settembre 1909.

Ordine di Servizio N. 273. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9.
ed al personale delle gestioni

Servizio cumulativo con la ferrovia Grignasco-Coggiola.

(Vedi Ordini di Servizio N. 119 e 250-1908).

A datare dal 23 settembre 1909 la stazione di *Flecchia* della Ferrovia Grignasco-Coggiola — situata fra Pianceri-Mosso e Coggiola-Portula — è stata ammessa al servizio cumulativo anche per il trasporto dei viaggiatori, bagagli, cani e giornali, alle stesse condizioni e nei limiti fissati dall'Ordine di Servizio N. 119-1908.

Inoltre, tutti i prezzi delle corrispondenze dei biglietti di corsa semplice e di andata e ritorno esistenti in servizio cumulativo con la detta Ferrovia (eccettuati quelli per le corrispondenze con Milano) vengono aumentati, per effetto di modificazioni introdotte nelle quote spettanti alle Ferrovie dello Stato.

In relazione a quanto precede, devono pertanto portarsi le seguenti sostituzioni ed aggiunte all'Ordine di Servizio N. 119-1908:

1° *Concessioni speciali e trasporti militari.* — Annullare il prospetto allegato *B* e sostituirvi quello annesso al presente Ordine di Servizio.

2° *Viaggiatori a tariffa ordinaria.* — Annullare i prospetti allegati *C* e *D* e sostituirvi quello *C* e *D* unito al presente Ordine di Servizio.

3° *Bagagli e cani.* — Al prospetto riportato al punto 13 (pag. 6) aggiungere le quote seguenti, applicabili sul percorso della Ferrovia Grignasco-Coggiola:

da Grignasco a	Km.	BAGAGLI Chilogrammi 10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	Oltre Kg. 100 Prezzi per tonnell.	CANI Prezzo per capo (*)
Flecchia	13	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.40	0.45	0.50	0.55	0.60	5.876	0.30

(*) Tassa minima per spedizione L. 0.35.

4° *Giornali.* — Per i trasporti dei giornali per e da Flecchia valgono le norme consuete.

Ordine di Servizio N. 274. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizi diretti internazionali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 239-1909).

Essendo state modificate dall'Ordine di Servizio N 225-1909 le attribuzioni di servizio nelle stazioni di Milano Centrale e di Milano P. Romana, in quanto concerne i trasporti a grande velocità e quelli a piccola velocità accelerata, si rende necessario provvedere anche ad introdurre nelle diverse tariffe dirette internazionali le seguenti varianti:

Nell'elenco delle stazioni italiane le indicazioni relative a Milano P. Romana sono annullate e sostituite come segue:

Tariffa Italo-Germanica.

			Pino	Chiasso	Peri	Pontebba
S	Milano P. Romana (77) . . .	g. p.	—	63 52 (x)	199 188 (x)	—

Tariffa Italo-Svizzera.

				Chiasso	Pino	Iselle
S	Milano P. Romana (77) . . .	3	g. p.	63 52 (x)	114 103 (x)	154 143 (x)

Tariffa Italo-Belga.

			Pino	Chiasso
S	Milano P. Romana (77)	g.p.	—	63 52 (x)

Tariffa Italo-Austro-Ungarica.

			Peri	Pontebba	Cormons	
S	Milano P. Romana (77). . .	g. p.	199 188 (x)	444 433 (x)	394 383 (x)	7

Tariffa Italo-Francese.

	Gruppi			Iselle	Modane	Ventimiglia
Milano P. Romana (77) . . .	35	14	g. p.	151 143 (x)	262 251 (x)	294 296 (x)

(x) Questa distanza è applicabile soltanto ai trasporti a grande velocità.

La nota (77), relativa alle stazioni di Milano, per quanto concerne i trasporti a « grande velocità ed a piccola velocità accelerata » è annullata e sostituita come appresso:

« **Grande velocità e piccola velocità accelerata.** Il servizio a Milano Cen-
« trale è limitato a tutti i trasporti vincolati a dogana, ai trasporti di seta, di
« oggetti d'arte e di collezione, ed a tutti i trasporti, tanto a grande che a
« piccola velocità accelerata, da eseguirsi, dietro richiesta del mittente, con
« treni diretti od accelerati. I trasporti delle merci in genere a grande velocità
« ed a piccola velocità accelerata devono effettuarsi da o per Milano P. Tici-
« nese, Milano Lambrate e Milano P. Romana, esclusi per questa ultima sta-
« zione i trasporti che, come è detto sopra, sono riservati in servizio con
« Milano Centrale ».

Tariffe speciali comuni pel trasporto di derrate alimentari del 1° aprile 1905.

Accanto alla stazione di Milano Centrale esporre un richiamo (x) e dopo il nome di questa stazione aggiungere quello di Milano P. Romana colle seguenti indicazioni e prezzi, riportando appiedi di pagina la relativa nota:

		1-4	6-8	1-4 e 6-8	5 e 9		10
C3	Milano P. Romana (x) .	11 0. 32	0. 16	24. 81	0. 30	22. 83	—	—

(x) « Milano Centrale è abilitata ad eseguire i soli trasporti pei quali il mittente abbia chiesto l'inoltro con treni diretti o con treni accelerati. Questi trasporti non possono eseguirsi da Milano P. Romana ».

Tariffa speciale a G. V. fra l'Italia e Londra del 1° settembre 1900.

Accanto al nome della stazione di Milano Centrale aggiungere « e Milano P. Romana (x) » riportando appiedi di pagina la nota:

(x) « Milano Centrale è abilitata ad eseguire i soli trasporti, pei quali il mittente abbia chiesto l'inoltro con treni diretti o con treni accelerati. Questi trasporti non possono eseguirsi da Milano P. Romana ».

Ordine di Servizio N. 275. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 215-1909).

Le ferrovie estere interessate al servizio suddetto hanno stabilito che a datare dall'8 settembre 1909, non siano più da considerarsi come voluminosi i « Cappelli ed i cocuzzoli relativi, apparecchiati ».

Detta voce dovrà pertanto cancellarsi dall'elenco delle merci voluminose per la percorrenza estera, che figura alla pag. 36 della tariffa italo-belga nel par. 5 delle « Prescrizioni Generali per l'applicazione delle tariffe ».

Circolare N. 83. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

Cambiamento di numero ad un modulo di serie H.

(Vedi Circolare N. 8-1906 del Servizio VIII).

Si porta a conoscenza del personale che al « Modulo speciale in tre lingue per le disposizioni riguardanti il percorso a vuoto dei carri speciali in servizio fra l'Italia e la Germania » istituito con l'attuazione dei paragrafi 14 e 15 del 18° supplemento alle tariffe dirette italo-germaniche, di cui alla Circolare N. 8-1906 del Servizio VIII, è stato ora assegnato il numero 88 della Serie *H* in luogo del N. 1, che rimane invece assegnato alla « Dichiarazione per la Dogana ».

Circolare N. 84. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Modificazione nel servizio dei trasporti a domicilio a Milano-Nord.

Le Ferrovie Nord-Milano partecipano che, a datare dal 16 settembre 1909, i prezzi per la presa e consegna a domicilio delle spedizioni in partenza o in arrivo alla stazione di Milano-Nord, sono sostituiti da quelli indicati nel foglio allegato.

Pertanto, alla pag. 42 del Prontuario-Tariffe per i trasporti a domicilio, ediz. 1907, alla quartultima riga, dopo il nome della stazione di Milano, si dovranno cancellare le parole: « *Entro il perimetro stabilito della cinta daziaria* » aggiungendovi invece le altre: « *Vedi allegato foglio, pag. 42 bis* ». Similmente alla pag. 43, dopo il nome Nord-Milano, si dovranno depennare i relativi prezzi ed aggiungere « vedi pag. 42 *bis* ».

Tra le pag. 42 e 43, poi, del Prontuario stesso, si dovrà inserire il detto foglio allegato (pag. 42 *bis*).

Circolare N. 85. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Cessazione del servizio dei trasporti a domicilio a Varazze.

Con la data del 30 settembre 1909 cesserà il servizio dei trasporti a domicilio fra la stazione e la città di Varazze.

Pertanto, nel prontuario-tariffe pei trasporti a domicilio, (edizione 1907), alla pag. 31, si dovranno cancellare il nome di tale stazione e i relativi prezzi ed alla pagina 103 del Prontuario generale delle distanze chilometriche, (edizione 1908), si dovranno depennare le indicazioni G. P. di fronte al nome della detta stazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Allegato B *all'Ordine di Servizio N. 273-1909.*

Prospetto dei prezzi da riscuotersi per il percorso sulla Ferrovia Grignasco-Coggiola per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli eseguiti in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Ar nistrazione e linea a quali appartengono	Transiti punti d'allacciamento alla Rete dello Stato	Distanze dai transiti	Tariffa differenziale B.		Tariffa speciale per operai in comitiva	Tariffa militare		Bagagli base per tonn. divisibile di 10 in 10 kg. (*)
				classe	2ª classe	2ª classe	1ª classe	2ª classe	
			km.	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire
Serravalle Sesia . .	Ferrovia Grignasco-Coggiola	Grignasco	3	0.15	0.10	0.10	0.10	0.05	0.678
Crevacuore Sostegno			9	0.45	0.30	0.25	0.20	0.15	2.034
Pianceri Mosso . .			11	0.55	0.40	0.30	0.25	0.20	2.486
Flecchia			13	0.65	0.45	0.35	0.30	0.20	2.938
Coggiola Portula . .			15	0.75	0.50	0.45	0.35	0.25	3.390

(*) La tassa minima per spedizione è di L. 0.35.

N.B. — I prezzi suindicati di 1ª classe sono da applicarsi ai viaggiatori fruenti - sulle linee dello Stato - della 1ª e della 2ª classe. Per i viaggiatori di 3ª classe sulle Ferrovie dello Stato, valgono, per il percorso sulla Ferrovia Grignasco-Coggiola, i prezzi di 2ª classe

Prospetto indicante i prezzi dei biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno in servizio cumulativo fra le Ferrovie dello Stato e la Ferrovia Grignasco-Coggiola.

DA	A	VIA	Repartizione	Corsa semplice						ANDATA e RITORNO		
				Treni promiscui			Treni omnibus					
				1ª FS. 1ª GC.	2ª FS. 1ª GC.	3ª FS. 2ª GC.	1ª FS. 1ª GC.	2ª FS. 1ª GC.	3ª FS. 2ª GP.	1ª FS. 1ª GC.	2ª FS. 1ª GC.	3ª FS. 2ª GC.
			Stato	12.95	9.05	5.90	11.85	8.30	5.35	18.60	13.00	8.40
			Grignasco-Coggiola	0.25	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20	0.40	0.40	0.25
Torino P. N.	Serravalle-Sesia	Gattinara	Totale	13.20	9.30	6.10	12.10	8.55	5.55	19.00	13.40	8.65
			Stato	12.95	9.05	5.90	11.85	8.30	5.35	18.60	13.00	8.40
			Grignasco-Coggiola	0.75	0.75	0.50	0.75	0.75	0.50	1.10	1.10	0.70
id.	Crevacuore-Sostegno	id.	Totale	13.70	9.80	6.40	12.60	9.05	5.85	19.70	14.10	9.10
			Stato	12.95	9.05	5.90	11.85	8.30	5.35	18.60	13.00	8.40
			Grignasco-Coggiola	0.90	0.90	0.60	0.90	0.90	0.60	1.35	1.35	0.85
id.	Pianceri-Mosso	id.	Totale	13.85	9.95	6.50	12.75	9.20	5.95	19.95	14.35	9.25
			Stato	12.95	9.05	5.90	11.85	8.30	5.35	18.60	13.00	8.40
			Grignasco-Coggiola	1.05	1.05	0.70	1.05	1.05	0.70	1.55	1.55	1.00
id.	Flecchia	id.	Totale	14.00	10.10	6.60	12.90	9.35	6.05	20.15	14.55	9.40
			Stato	12.95	9.05	5.90	11.85	8.30	5.35	18.60	13.00	8.40
			Grignasco-Coggiola	1.20	1.20	0.80	1.20	1.20	0.80	1.80	1.80	1.15
id.	Coggiola-Portula	id.	Totale	14.15	10.25	6.70	13.05	9.50	6.15	20.40	14.80	9.55
			Stato	12.30	8.60	5.60	11.30	7.90	5.10	17.00	11.90	7.65
			Grignasco-Coggiola	0.25	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20	0.40	0.40	0.25
Torino P. S.	Serravalle-Sesia	id.	Totale	12.55	8.85	5.80	11.55	8.15	5.30	17.40	12.30	7.90

DA	A	VIA	Repartizione	Corsa semplice – Treni promiscui 1ª FS. 1ª GC.	Corsa semplice – Treni promiscui 2ª FS. 1ª GC.	Corsa semplice – Treni promiscui 3ª FS. 2ª GC.	Corsa semplice – Treni omnibus 1ª FS. 1ª GC.	Corsa semplice – Treni omnibus 2ª FS. 1ª GC.	Corsa semplice – Treni omnibus 3ª FS. 2ª GC.	Andata e ritorno 1ª FS. 1ª GC.	Andata e ritorno 2ª FS 1ª GC	Andata e ritorno 3ª FS. 2ª GC
Torino P. N.	Crevacuore-Sostegno	Gattinara	Stato	12.30	8.60	5 60	11.30	7.90	5.10	17.00	11.90	7.65
			Grignasco-Coggiola	0.75	0.75	0.50	0.75	0.75	0.50	1.10	1.10	0.70
			Totale	13 05	9.35	6.10	12.05	8.65	5.60	18.10	13.00	8.35
	Pianceri-Mosso	id.	Stato	12.30	8 60	5.60	11.30	7.90	5.10	17.00	11.90	7.65
			Grignasco-Coggiola	0.90	0 90	0.60	0.90	0.90	0.60	1.35	1.35	0.85
			Totale	13 20	9.50	6.20	12.20	8.80	5 70	18.35	13.25	8 50
id.	Flecchia	id.	Stato	12.30	8.60	5.60	11.30	7.90	5.10	17 00	11.90	7.65
			Grignasco-Coggiola	1.05	1.05	0.70	1.05	1.05	0.70	1 55	1.55	1.60
			Totale	13.35	9.65	6.30	12.35	8.95	5.80	18 55	13.45	8.65
id.	Coggiola-Portula	id.	Stato	12 30	8.60	5.60	11.30	7 90	5.10	17.00	11.90	7.65
			Grignasco-Coggiola	1.20	1.20	0.80	1.20	1.20	0.80	1.80	1.80	1.15
			Totale	13.50	9.80	6.40	12.50	9.10	5.90	18.80	13.70	8.80
Chivasso	Serravalle-Sesia	id.	Stato	9.35	6.55	4.25	8.60	6.05	3.90	13 15	9 20	5.90
			Grignasco-Coggiola-	0.25	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20	0.40	0.40	0.25
			Totale	9.60	6.80	4.45	8.85	6.30	4.10	13.55	9.60	6 15
id.	Crevacuore-Sostegno	id.	Stato	9.35	6.55	4.25	8.60	6.05	3.90	13.15	9.20	5.90
			Grignasco-Coggiola	0.75	0.75	0.50	0.75	0.75	0.50	1.10	1.10	0 70
			Totale	10.10	7.30	4.75	9.35	6.80	4.40	14.25	10.30	6 60
id.	Pianceri-Mosso	id	Stato	9.35	6.55	4.25	8.60	6.05	3.90	13.15	9.20	5.90
			Grignasco-Coggiola	0.90	0.90	0.60	0.90	0.90	0.60	1.35	1.35	0.85
			Totale	10.25	7.45	4.85	9.50	6.95	4.50	14.50	10.55	6.75

DA	A	VIA	Repartizione	Corsa semplice – Treni promiscui 1ª FS 1ª GC.	Corsa semplice – Treni promiscui 2ª FS. 1ª GC.	Corsa semplice – Treni promiscui 3ª FS 2ª GC.	Corsa semplice – Treni omnibus 1ª FS. 1ª GC.	Corsa semplice – Treni omnibus 2ª FS. 1ª GC.	Corsa semplice – Treni omnibus 3ª FS. 2ª GC	ANDATA e RITORNO 1ª FS. 1ª GC.	ANDATA e RITORNO 2ª FS. 1ª GC.	ANDATA e RITORNO 3ª FS. 2ª GC.
			Stato	9.35	6.55	4.25	8.60	6.05	3.90	13.15	9.20	5.90
			Grignasco-Coggiola	1.05	1.05	0.70	1.05	1.05	0.70	1.55	1.55	1.00
Chivasso	Flecchia	Gattinara	**Totale**	10.40	7.60	4.95	9.65	7.10	4.60	14.70	10.75	6.90
			Stato	9.35	6.55	4.25	8.60	6.05	3.90	13.15	9.20	5.90
			Grignasco-Coggiola	1.20	1.20	0.80	1.20	1.20	0.80	1.80	1.80	1.15
id.	Coggiola-Portula	id.	**Totale**	10.55	7.75	5.05	9.80	7.25	4.70	14.95	11.00	7.05
			Stato	5.40	3.80	2.45	5.00	3.50	2.25	7.75	5.40	3.50
			Grignasco-Coggiola	0.25	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20	0.40	0.40	0.25
Santhià	Serravalle-Sesia	id.	**Totale**	5.65	4.05	2.65	5.25	3.75	2.45	8.15	5.80	3.75
			Stato	5.40	3.80	2.45	5.00	3.50	2.25	7.75	5.40	3.50
			Grignasco-Coggiola	0.75	0.75	0.50	0.75	0.75	0.50	1.10	1.10	0.70
id.	Crevacuore-Sostegno	id	**Totale**	6.15	4.55	2.95	5.75	4.25	2.75	8.85	6.50	4.20
			Stato	5.40	3.80	2.45	5.00	3.50	2.25	7.75	5.40	3.50
			Grignasco-Coggiola	0.90	0.90	0.60	0.90	0.90	0.60	1.35	1.35	0.85
id.	Pianceri-Mosso	id.	**Totale**	6.30	4.70	3.05	5.90	4.40	2.85	9.10	6.75	4.35
			Stato	5.40	3.80	2.45	5.00	3.50	2.25	7.75	5.40	3.50
			Grignasco-Coggiola	1.05	1.05	0.70	1.05	1.05	0.70	1.55	1.55	1.00
id.	Flecchia	id	**Totale**	6.45	4.85	3.15	6.05	4.55	2.95	9.30	6.95	4.50
			Stato	5.40	3.80	2.45	5.00	3.50	2.25	7.75	5.40	3.50
			Grignasco-Coggiola	1.20	1.20	0.80	1.20	1.20	0.80	1.80	1.80	1.15
id.	Coggiola-Portula	id.	**Totale**	6.60	5.00	3.25	6.20	4.70	3.05	9.55	7.20	4.65

DA	A	VIA	Repartizione	Corsa semplice						ANDATA e RITORNO		
				Treni promiscui			Treni omnibus					
				1ª FS. 1ª GC.	2ª FS. 1ª GC.	3ª FS. 2ª GC.	1ª FS. 1ª GC.	2ª FS. 1ª GC.	3ª FS. 2ª GC.	1ª FS. 1ª GC.	2ª FS. 1ª GC.	3ª FS. 2ª GC.
			Stato	10.70	7.55	4.85	10.10	7.10	4.55	15.10	10.60	6.85
			Grignasco-Coggiola	0.25	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20	0.40	0.40	0.25
Milano Centr.	Serravalle-Sesia	Novara	Totale	10.95	7.80	5.05	10.35	7.35	4.75	15.50	11 00	7.10
			Stato	10.70	7.55	4.85	10 10	7.10	4.55	15.10	10.60	6.85
			Grignasco-Coggiola	0.75	0.75	0.50	0.75	0.75	0.50	1.10	1.10	0.70
id.	Crevacuore-Sostegno	id.	Totale	11.45	8.30	5.35	10.85	7.85	5.05	16.20	11.70	7.55
			Stato	10.70	7.55	4.85	10.10	7.10	4.55	15.10	10.60	6.85
			Grignasco-Coggiola	0.90	0.90	0.60	0.90	0.90	0.60	1.35	1.35	0.85
id.	Pianceri-Mosso	id.	Totale	11.60	8.45	5.45	11.00	8.00	5.15	16.45	11.95	7.70
			Stato	10.70	7.55	4.85	10.10	7.10	4.55	15.10	10.60	6.85
			Grignasco-Coggiola	1.05	1.05	0.70	1.05	1.05	0.70	1.55	1.55	1.00
id.	Flecchia	id.	Totale	11.75	8.60	5.55	11.15	8.15	5.25	16.65	12.15	7.85
			Stato	10.70	7.55	4.85	10.10	7.10	4.55	15.10	10.60	6.85
			Grignasco-Coggiola	1.20	1.20	0.80	1.20	1.20	0.80	1.80	1.80	1.15
id.	Coggiola-Portula	id.	Totale	11.90	8.75	5.65	11.30	8.30	5.35	16.90	12.40	8.00
			Stato	7.10	5.00	3.25	6.85	4.80	3.10	10.30	7.20	4.65
			Grignasco-Coggiola	0.25	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20	0.40	0.40	0.25
Vercelli	Serravalle-Sesia	id.	Totale	7.35	5.25	3.45	7.10	5.05	3.30	10.70	7.60	4.90
			Stato	7.10	5 00	3.25	6.85	4.80	3.10	10.30	7.20	4.65
			Grignasco-Coggiola	0.75	0.75	0.50	0.75	0 75	0.50	1.10	1.10	0.70
id.	Crevacuore Sostegno	id.	Totale	7.85	5.75	3.75	7.60	5.55	3.60	11.40	8.30	5.35

A	A	VIA	Repartizione	Corsa semplice — Treni promiscui 1ªFS. 1ªGC.	2ªFS. 1ªGC.	3ªFS. 2ªGP.	Treni omnibus 1ªFS. 1ªGC.	2ªFS. 2ªGC.	3ªFS 2ªGC.	ANDATA e RITORNO 1ªFS. 1ªGC.	2ªFS. 1ªGC.	3ªFS. 2ªGC.
			Stato	7.10	5.00	3.25	6.85	4.80	3.10	10.30	7.20	4.65
			Grignasco-Coggiola	0.90	0.90	0.60	0.90	0.90	0.60	1.35	1.35	0.85
Vercelli	Pianceri-Mosso	Novara	Totale	8.00	5.90	3.85	7.75	5.70	3.70	11.65	8.55	5.50
			Stato	7.10	5.00	3.25	6.85	4.80	3.10	10.30	7.20	4.65
			Grignasco-Coggiola	1.05	1.05	0.70	1.05	1.05	0.70	1.55	1.55	1.00
id.	Flecchia	id.	Totale	8.15	6.05	3.95	7.90	5.85	3.80	11.85	8.75	5.65
			Stato	7.10	5.00	3.25	6.85	4.80	3.10	10.30	7.20	4.65
			Grignasco-Coggiola	1.20	1.20	0.80	1.20	1.20	0.80	1.80	1.80	1.15
id.	Coggiola-Portula	id.	Totale	8.30	6.20	4.05	8.05	6.00	3.90	12.10	9.00	5.80
			Stato				4.30	3.05	1.95	6.40	4.50	2.90
			Grignasco-Coggiola				0.25	0.25	0.20	0.40	0.40	0.25
Novara	Serravalle-Sesia	id.	Totale				4.55	3.30	2.15	6.80	4.90	3.15
			Stato				4.30	3.05	1.95	6.40	4.50	2.90
			Grignasco-Coggiola				0.75	0.75	0.50	1.10	1.10	0.70
id.	Crevacuore-Sostegno	d.	Totale				5.05	3.80	2.45	7.50	5.60	3.60
			Stato				4.30	3.05	1.95	6.40	4.50	2.90
			Grignasco-Coggiola				0.90	0.90	0.60	1.35	1.35	0.85
id.	Pianceri-Mosso	id.	Totale				5.20	3.95	2.55	7.75	5.85	3.75
			Stato				4.30	3.05	1.95	6.40	4.50	2.90
			Grignasco-Coggiola				1.05	1.05	0.70	1.55	1.55	1.00
id.	Flecchia	id.	Totale				5.35	4.10	2.65	7.95	6.05	3.90

DA	A	VIA	Ripartizione	Corsa semplice – Treni promiscui 1ª FS 1ª GC.	Corsa semplice – Treni promiscui 2ª FS. 1ª GC.	Corsa semplice – Treni promiscui 3ª FS 2ª GC.	Corsa semplice – Treni omnibus 1ª FS. 1ª GC.	Corsa semplice – Treni omnibus 2ª FS. 1ª GC.	Corsa semplice – Treni omnibus 3ª FS. 2ª GC	ANDATA e RITORNO 1ª FS 1ª GC.	ANDATA e RITORNO 2ª FS 1ª GC.	ANDATA e RITORNO 3ª FS. 2ª GC.
			Stato				4.30	3.05	1.95	6.40	4.50	2.90
			Grignasco-Coggiola				1.20	1.20	0.80	1.80	1.80	1.15
Novara	Coggiola-Portula	—	Totale				5.50	4.25	2.75	8.20	6.30	4.05
			Stato	4.90	3.45	2.25	4.55	3.20	2.05	7.05	4.95	3.20
			Grignasco-Coggiola	0.25	0.25	0.20	0.25	0.25	0.20	0.40	0.40	0.25
Arona	Serravalle-Sesia	Romagnano Sesia	Totale	5.15	3.70	2.45	4.80	3.45	2.25	7.45	5.35	3.45
			Stato	4.90	3.45	2.25	4.55	3.20	2.05	7.05	4.95	3.20
			Grignasco-Coggiola	0.75	0.75	0.50	0.75	0.75	0.50	1.10	1.10	0.70
id.	Crevacuore-Sostegno	id.	Totale	5.65	4.20	2.75	5.30	3.95	2.55	8.15	6.05	3.90
			Stato	4.90	3.45	2.25	4.55	3.20	2.05	7.05	4.95	3.20
			Grignasco-Coggiola	0.90	0.90	0.60	0.90	0.90	0.60	1.35	1.35	0.85
id.	Pianceri-Mosso	id.	Totale	5.80	4.35	2.85	5.45	4.10	2.65	8.40	6.30	4.05
			Stato	4.90	3.45	2.25	4.55	3.20	2.05	7.05	4.95	3.20
			Grignasco-Coggiola	1.05	1.05	0.70	1.05	1.05	0.70	1.55	1.55	1.00
id.	Flecchia	id.	Totale	5.95	4.50	2.95	5.60	4.25	2.75	8.60	6.50	4.20
			Stato	4.90	3.45	2.25	4.55	3.20	2.05	7.05	4.95	3.20
			Grignasco-Coggiola	1.20	1.20	0.80	1.20	1.20	0.80	1.80	1.80	1.15
id.	Coggiola-Portula	id.	Totale	6.10	4.65	3.05	5.75	4.10	2.85	8.85	6.75	4.35
			Stato				0.95	0.65	0.45	1.40	1.00	0.65
			Grignasco-Coggiola				0.25	0.25	0.20	0.40	0.40	0.25
Romagnano-Sesia	Serravalle-Sesia	—	Totale				1.20	0.90	0.65	1.80	1.40	0.90

DA	A	VIA	Repartizione	Corsa semplice — Treni promiscui			Corsa semplice — Treni omnibus			ANDATA e RITORNO		
				1ªFS. 1ªGC.	2ªFS 1ªGC	3ªFS. 2ªGC.	1ªFS. 1ªGC.	2ªFS. 1ªGC,	3ªFS. 2ªGC.	1ªFS. 1ªGC.	2ªFS 1ªGC.	3ªFS. 2ªGP.
			Stato				0.95	0.65	0.45	1.40	1.00	0.65
			Grignasco-Coggiola				0.75	0.75	0.50	1.10	1.10	0.70
Romagnano-Sesia	Crevacuore-Sostegno	—	Totale				1.70	1.40	0.95	2.50	2.10	1.35
			Stato				0.95	0.65	0.45	1.40	1.00	0.65
			Grignasco-Coggiola				0.90	0.90	0.60	1.35	1.35	0.85
id.	Pianceri-Mosso	—	Totale				1.85	1.55	1.05	2.75	2.35	1.50
			Stato				0.95	0.65	0.45	1.40	1.00	0.65
			Grignasco-Coggiola				1.05	1.05	0.70	1.55	1.55	1.00
id.	Flecchia	—	Totale				2.00	1.70	1.15	2.95	2.55	1.65
			Stato				0.95	0.65	0.45	1.40	1.00	0.6
			Grignasco-Coggiola				1.20	1.20	0.80	1.80	1.80	1.15
id.	Coggiola-Portula	—	Totale				2.15	1.85	1.25	3.20	2.80	1.80

NB. — **Nei prezzi infrascritti non è compresa la tassa di bollo.**

Da inserirsi tra le pag. 42 e 43 del « Prontuario-Tariffe trasporti a domicilio ».

Allegato alla Circolare N. 84-1909.

Tariffa dei prezzi per Milano-Nord

da attivarsi in via di esperimento dal 16 Settembre 1909.

LOCALITA'	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.). Tassa per ogni spedizione ed operazione di presa facoltativa e consegna obbligatoria	Pacchi ferroviali: Tassa per ogni spedizione ed operazione di presa e consegna non obbligatoria	Numerario valori ed oggetti preziosi: Prezzo per ogni Lire Mille indivisibili	Numerario valori ed oggetti preziosi: Diritto fisso per ogni spedizione	Grande Velocità: Merci in genere (Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg)	Grande Velocità: Mobilia ed oggetti voluminosi (Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg)	Grande Velocità: Tassa minima per ogni spedizione	Piccola Velocità: Merci in genere (Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.)	Piccola Velocità: Mobilia ed oggetti voluminosi (Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.)	Piccola Velocità: Granaglie cereali e farine (Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.)	Piccola Velocità: Tassa minima per ogni spedizione
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
MILANO Nord	0.15	—	0.30	0.20	0.70	1.—	0.40	0.45	1.—	0.25	0.40

Limite per la presa e consegna dei trasporti a domicilio e sopratasse pei servizi speciali

Mediante i prezzi stabiliti nella Tariffa, i colli di numerario, valori ed oggetti preziosi, e di merci (compresa la mobilia) non oltrepassanti il peso di 100 Kg. ciascuno, salvo le speciali condizioni di cui in appresso, saranno presi o consegnati ai piani di abitazione o nei locali sotterranei semprechè siavi sufficiente comodo di accesso e non occorra impiegare mezzi meccanici. Per i colli indivisibili superanti il peso di un quintale (eccezione fatta per la mobilia, per le masserizie ed altri oggetti di casa che formano tutto o parte di uno sgombro), per le botti, i barili contenenti liquidi di peso superiore a Kg. 70 ognuno e per le damigiane contenenti liquidi e le casse contenenti liquidi in fiaschi di peso superiore a Kg. 40 ciascuna, da prendersi o consegnarsi ai piani superiori od ai locali sotterranei, la tassa sarà raddoppiata. Le botti, i barili, le damigiane contenenti liquidi e le casse contenenti liquidi in fiaschi, oltrepassanti il peso di Kg. 150, non verranno presi o consegnati che al piano terreno salvochè per espresso desiderio delle parti non intervengano particolari accordi coll'Impresa dei trasporti a domicilio. Nel caso di trasporti a domicilio di grosse botti o barili di vino, per i quali non s'intenda di eseguire lo scarico del carro prima di averli vuotati, il destinatario dovrà pagare, a titolo di nolo, L. 0.60 per ora e per veicolo.

I diritti di dazio consumo per le merci da consegnarsi a domicilio sono anticipati dalla Impresa, salvo il rimborso per parte del destinatario, e coll'aggiunta di L. 0,10 per ogni spedizione, in compenso delle operazioni di sdaziamento.

Il limite di spazio entro cui si eseguisce il servizio di presa e consegna a domicilio è costituito dalla linea attualmente fissata dal Municipio alle vetture cittadine per la Tariffa di Città ed immediati sobborghi.

Circolare N. 8.v (Servizio VII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11.

Uso, durante la vendemmia 1909, dei carri serbatoi inscritti in parchi esteri.

(Vedi Circolare N. 7v-1909)

Con riferimento a quanto è prescritto nell'ultimo punto, intitolato « Uso dei carri serbatoi inscritti in parchi esteri e di quelli privati nazionali » della Circolare N. 7v -1909, 3° alinea circa le le tasse da applicarsi, quando per disposizione del proprietario del carro o del mittente della spedizione un carro serbatoio estero introdotto in Italia per prendervi carico, dovesse essere ritornato per un transito diverso da quello di entrata, si stabilisce che l'importo delle tasse da gravarsi sulla spedizione per l'intiero precedente percorso a vuoto dal transito di entrata alla stazione di carico, deve essere computato, anzichè in base alla tariffa per i veicoli circolanti sulle proprie ruote, in base alla tassa fissa di centesimi 7, 5 per carro e chilometro.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Anno II - N. 40 7 Ottobre 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*.

Per memoria.

Roma, Ottobre 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Ordine Generale N. 18. (Servizio I).

Modificazioni nell'ordinamento del Servizio centrale XI.

(Vedi Ordine Generale N. 11-1909).

I. Attuazione del nuovo ordinamento delle Espropriazioni.

Il Consiglio di Amministrazione, nell'adunanza del giorno 13 agosto, ha deliberato che, a partire dal 15 ottobre 1909, abbiano attuazione le disposizioni stabilite col Regio decreto 29 luglio 1909 n. 566, circa la competenza dei Servizi centrali **XI** e XII in materia di espropriazioni. Perciò da detta data l'ufficio espropriazioni, ora appartenente al Servizio centrale I, passerà, per la parte concernente le linee in esercizio, al Servizio centrale del mantenimento, sorveglianza e lavori (XI). presso il quale, a senso della citata deliberazione, costituirà l'ufficio 4° del ramo 1°, il quale ramo assumerà la denominazione « *Segretariato, spese, liquidazioni ed espropriazioni* ».

Le attribuzioni dell'ufficio 4° (ramo 1°) - Espropriazioni - saranno le seguenti:

Trattazione delle questioni e degli affari di ordine generale concernenti le espropriazioni e le modificazioni in genere, della proprietà patrimoniale per le linee in esercizio. Raccolta e coordinamento delle disposizioni di legge vigenti in materia, della dottrina e della giurisprudenza relative.

Norme direttive ed istruzioni tecniche, legali ed amministrative per tutto quanto riguarda la materia di espropriazione relativamente alle linee in esercizio e per il regolare ed uniforme svolgimento delle relative pratiche e degli altri procedimenti che portano a modificazioni della proprietà patrimoniale.

Studio ed esame dei preventivi delle espropriazioni per proposte di nuovi lavori e completamento delle proposte mede-

sime per quanto riguarda le domande di dichiarazione di pubblica utilità, o di urgenza ed indifferibilità.

Tenuta dei repertori e degli scadenzari, delle dichiarazioni di pubblica utilità e dei decreti di occupazione di urgenza. Formazione e tenuta dei fascicoli contenenti gli atti per l'inizio della procedura delle singole espropriazioni.

Tenuta ed esame dei prospetti trimestrali delle espropriazioni eseguite dalle Divisioni del mantenimento e dalla Divisione speciale lavori di Milano.

Esame degli elenchi e dei piani parcellari di pubblicazione, degli elenchi di perizia, e provvedimenti per la loro approvazione.

Esame dei reclami contro le dichiarazioni di pubblica utilità, contro la regolarità degli atti di pubblicazione e pratiche relative.

Esame dei verbali di espropriazione e provvedimenti per la loro approvazione; proposte circa l'accettazione o l'impugnazione delle perizie giudiziarie.

Preparazione degli elementi necessari per la difesa dell'Amministrazione in caso di controversie; esame e proposte per le relative transazioni.

Raccolta e coordinamento di dati statistici in materia di espropriazioni.

Trattazione delle pratiche relative ad occupazioni temporanee e di urgenza, nonchè ad occupazione di spiaggie, di altri terreni demaniali o di proprietà militare ecc., per le quali occorrono procedure speciali.

Esame di contratti per acquisto, vendita, permuta di immobili, per imposizioni di servitù, per regolarizzazioni catastali, per consegna stralci e provvedimenti per la loro approvazione.

Revisione, a procedura ultimata, dei documenti di espropriazione e degli altri atti relativi a modificazioni patrimoniali e disposizioni per la loro archiviazione.

Ispezioni presso le divisioni compartimentali sull'andamento delle espropriazioni in corso, sulla formazione e conservazione degli archivi patrimoniali e sulla tenuta dei repertori dei decreti di espropriazione.

II. Costituzione di un ufficio per gl'impianti riguardanti le officine ed i depositi locomotive, per il servizio d'acqua, per i meccanismi e per gli attrezzi pei lavori in genere.

A partire dalla stessa data 15 ottobre 1909 e nell'intento di semplificare ed accelerare le pratiche relative ai progetti che interessano il Servizio del materiale e della trazione viene aggiunto al ramo 2° (Lavori) un nuovo ufficio (4°) che assumerà la denominazione: « *Officine, depositi locomotive, servizio acqua, meccanismi ed attrezzi pei lavori in genere* ».

Le attribuzioni di detto ufficio 4° (ramo 2°) sono costituite da parte di quelle che nel citato Ordine generale N. 11-1909 erano assegnate all'ufficio 1°, e da parte di quelle che erano assegnate all'ufficio 3° dello stesso ramo 2° e sono le seguenti:

Studio dei tipi di capannoni per officine e squadre di rialzo e dei relativi magazzini materiali; dei tipi di rimesse locomotive e di fosse di visita; dei fabbricati per uffici e servizi accessori nelle officine e nei depositi locomotive; degli impianti per la rifornitura meccanica dei carboni e per lo smaltimento delle scorie.

Studio dei progetti più importanti per l'impianto di nuove officine e di nuovi depositi locomotive e per l'ampliamento e la sistemazione di quelli esistenti.

Esame e presentazione alla superiore approvazione dei progetti analoghi compilati dalle divisioni compartimentali.

Studio ed esame dei capitolati, contratti di appalto e tariffe di prezzi.

Censimento degli impianti esistenti e della rispettiva potenzialità.

Ispezioni ai lavori.

Impianti meccanici, serbatoi e condotte d'acqua per la rifornitura delle locomotive; contratti per fornitura d'acqua; impianti per la depurazione chimica delle acque; censimento dei rifornitori.

Impianti per il riscaldamento preventivo dei treni, per scaldapiedi, per riscaldamento di uffici e fabbricati. Serbatoi di combustibile liquido per le locomotive, di olio lubrificante e di altri liquidi infiammabili.

Studi relativi agli impianti per la ventilazione delle gallerie, in concorso coll'Istituto sperimentale.

Impianti di depurazione biologica delle acque luride, filtri, bagni, ed analoghi studi di interesse igienico in concorso con l'Istituto sperimentale.

Proposte di approvvigionamento di meccanismi e materiali per servizio acqua, registrazione delle rimanenze di magazzino, revisione e spedizione dei buoni pei detti materiali.

Esame dei progetti per sistemare il servizio d'acqua potabile nelle stazioni e lungo le linee, il servizio di estinzione degli incendi e quello di lavatura delle carrozze e dei carri bestiame. Censimento dei relativi impianti.

Vigilanza sulla buona conservazione del macchinario e degli attrezzi grossi di scorta (locomobili, pompe, battipali a mano ed a vapore, compressori, taglie, binde, trivelle ecc.), da servire per lavori di ripristino delle linee, per sistemazione di travate metalliche, per ricerche d'acqua e scandagli di terreni, e per impianti provvisori nei rifornitori. Tenuta del relativo inventario, spedizioni e noleggi.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 30 settembre 1909.

Ordine di Servizio N. 276. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Tariffa locale N. 221 P. V.

Dal 15 ottobre 1909 la tariffa locale N. 221 P. V. è estesa ai trasporti di *vetriolo verde* in partenza dalle stazioni di *Campello sul Clitunno, Orbetello e Spezia.*

In conseguenza, nell'intestazione della tariffa locale predetta, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione delle menzionate stazioni.

Ordine di Servizio N. 277. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Tariffa locale N. 231 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 42-1909).

Dal 15 ottobre 1909 la tariffa locale N. 231 P. V. Serie B. è estesa ai trasporti di *solfato di soda greggio* in partenza dalle stazioni di *Campello sul Clitunno, Orbetello, Roma S. Paolo, Roma Trastevere e Spezia.*

Per conseguenza, nell'intestazione della tariffa locale predetta, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione delle menzionate stazioni, esponendo, accanto alla stazione di Roma S. Paolo, il richiamo (2) alla seguente nota da aggiungersi a piè di pagina:

« (2) *Per le spedizioni eseguite dalla Società prodotti chi-*
« *mici, colla e concimi* ».

Ordine di Servizio N. 278. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Tariffa eccezionale N 1063 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 43-1909)

Dal 15 ottobre 1909 la tariffa eccezionale N. 1063 P. V. Serie C. è estesa ai trasporti di *solfato di soda greggio* in partenza dalle stazioni di *Campello sul Clitunno, Orbetello, Portici, Roma S. Paolo, Roma Trastevere e Spezia.*

Per conseguenza, nella intestazione della tariffa eccezionale predetta dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, la indicazione delle nominate stazioni, esponendo, accanto alla stazione di Roma S. Paolo, il richiamo (2) alla seguente nota da aggiungersi a piè di pagina:

« (2) *Per le spedizioni eseguite dalla Società prodotti chi-*
« *mici, colla e concimi* ».

Ordine di Servizio N. 279. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Tariffa eccezionale N. 1062 P. V.

Dal 16 ottobre 1909 la tariffa eccezionale N. 1062 P. V. serie-*B* è estesa ai trasporti di *fieno e paglia comune* in partenza dalla stazione di *Cerignola*.

In conseguenza, nell'intestazione della tariffa eccezionale predetta, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Ordine di Servizio N. 280 (Servizio I).

Nuova ripartizione dell'ufficio di stralcio.

Gli uffici distaccati alla diretta dipendenza dell'ufficio centrale di stralcio, vengono raggruppati ed ordinati come segue:

Gruppo per la trattazione degli affari relativi alle liquidazioni delle spese per lavori e provviste delle cessate gestioni R. M. e R. A. in base alle disposizioni stabilite coll'Ordine Generale N. 30-1905.

1° *Ufficio stralcio riparto Nord* con sede a Milano per la trattazione degli affari di stralcio degli ex circoli di Genova, Torino, Milano e Verona, nonchè di quelli dell'ex circolo di Bologna riguardanti le linee poste a Nord di Bologna stessa (Bologna-Parma; Modena-Mantova; Bologna-Poggio Rusco; Bologna-Padova; Cerea-Monselice-Rovigo-Chioggia).

2° *Ufficio stralcio riparto Sud* con sede a Napoli per la trattazione degli affari di stralcio degli ex circoli di Napoli e Reggio Calabria.

3° *Ufficio stralcio riparto Est* con sede in Ancona per la trattazione degli affari di stralcio degli ex circoli di Ancona-Bologna-Firenze e Foggia escluso però quanto riguarda le linee

dell'ex circolo di Bologna poste a Nord di Bologna di cui al precedente N. 1.

4° *Ufficio stralcio riparto Ovest* con sede a Roma per la trattazione degli affari di stralcio dell' ex circolo di Roma.

Per la rete sicula la trattazione degli affari stessi continuerà ad essere affidata agli uffici della Direzione compartimentale.

Gruppo per il riscontro dei fondi di previdenza e costruzione delle tre reti.

1° Ufficio di riscontro dei fondi di previdenza e costruzioni della ex R. A. con sede in Firenze.

2° Ufficio di riscontro dei fondi di previdenza e costruzioni della ex R. S. con sede in Palermo.

3° Ufficio di riscontro dei fondi previdenza e costruzioni della ex R. M. — Questo ufficio risiede in Milano e fa parte del riparto Nord, al quale pertanto devono essere inviate le corrispondenze relative con l'indirizzo:

Riparto Nord (Stralcio) Riscontro fondi speciali ex R. M.

Gruppo per la compilazione delle liquidazioni della ex R. M.

Nulla è mutato circa le attribuzioni ed il funzionamento dell'ufficio istituito in Milano con l'ordine Generale N. 32-1905, e col nome di riparto liquidazione lavori gestione Mediterranea.

Nulla del pari è mutato nelle disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio N. 57-1907, col quale, a parziale modificazione dell'ordine di Servizio N. 29-1906, si esoneravano le Direzioni compartimentali di Milano, Firenze e Roma, dalla compilazione delle liquidazioni finali o parziali, dei lavori ultimati, od in corso, al 30 giugno 1905, sulle linee della ex R. M. e si affidava tale incarico alla ragioneria di Milano.

L'esonero dalla compilazione di dette liquidazioni finali o parziali, è esteso altresì al compartimento di Napoli e Reggio e l'incarico viene affidato ad apposito ufficio che si costituisce in Napoli col nome di: « *Ufficio liquidazioni ex R. M. riparto di Napoli* » posto alla dipendenza dell'ufficio stralcio riparto Sud, ed al quale perciò sono estese le facoltà che col citato Ordine di Servizio N. 57-1907, furono accordate alla ragioneria di Milano.

La ragioneria di Milano provvederà anche alla compilazione delle liquidazioni relative agli acquisti di minuto materiale di esercizio fatti durante la gestione Mediterranea ed il riparto Nord alla compilazione delle liquidazioni per acquisti di macchinario e per acquisti e miglioramenti al materiale rotabile eseguiti nella stessa gestione.

Resta fermo l'obbligo pei compartimenti di Torino e Genova, risultante dal penultimo comma dell'Ordine di Servizio N. 57-1907 nonchè l'obbligo per tutti i compartimenti di liquidare la parte dei lavori e provviste eseguite dopo il 1° luglio 1905 e di agevolare nel miglior modo il compito assegnato alla ragioneria di Milano ed ai riparti Nord e Sud.

Ordine di Servizio N. 281. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 251-1909).

Nella nomenclatura del servizio diretto italo-germanico (ristampatasi col 23° supplemento) dovranno essere introdotte, le seguenti modificazioni ed aggiunte, che avranno effetto dal 15 ottobre 1909:

2635	1230	**Tubi** di carta incatramata (tubi isolatori) anche rivestiti di ferro o di latta	7	5 8	13 15	—	—	1	AB	—
2635*a*	1230*a*	come sopra, rivestiti di altri metalli	1	-	—	—	—	1	AB	—

A datare dal 1° ottobre 1909, nella tariffa diretta italo-germanica (Parte II-*B*) sono da apportarsi le seguenti modificazioni ed aggiunte:

Pag. 292 e 356. — *Elenco delle stazioni germaniche.* — Aggiungere la seguente nuova stazione di Unterbreizbach e

modificare le attuali indicazioni di Beckingen come risulta qui appresso:

Srb	Beckingen	Dillingen (Saar) (1)	623	667	873	—
Erf	Unterbreizbach	Fulda (1)	827	871	847	—

Pag. 465-*a* e 493-*a*. — *Tariffa eccezionale N. 1* (Metalli) ristampata col 23° supplemento. — Aggiungere la nuova stazione di Beckingen coi prezzi della serie *p* qui sotto indicati:

		Tariffa eccezionale N. 1
		Serie P
Beckingen	Pino	1,69 (1)
		1,61 (1)
	Chiasso	1,82
	Peri	2,47

(1) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti destinati a stazioni della linea Bardonecchia-Torino-Cavallermaggiore-Cuneo-Vievola ed a quelle situate all'ovest di detta linea, a condizione però che i trasporti stessi siano eseguiti con lettere di vettura diretta.

Per la stazione di Sigmaringerdorf esporre nelle colonne delle serie *d*, *h*, *n* i prezzi qui sotto rispettivamente indicati:

		Tariffa eccezionale N. 1		
		Serie		
		d	h	n
Sigmaringerdorf	Pino	4,66	2,36	1,27
	Chiasso	5,13	2,64	1,41
	Peri	3,84	2,81	1,89

Pag. 557 (16° supplemento). — *Tariffe eccezionali N. 1-7.*

Aggiungere la nuova stazione di Untebreizbach, coi prezzi qui sotto esposti:

		Tariffa eccezionale N.				
		4	5	6	7 a	7 b
Unterbreizbach	Pino	—	—	2.42	—	2.28 2.14 (1)
	Chiasso	—	—	2.55	—	2.41 2.27 (1)
	Peri	—	—	2.52	—	2.34 (1) 2.28 (1)

(1) Prezzo applicabile ai trasporti di sali minerali potassici di Strassfurt, nominati sotto le voci 1334, 2224, 2226 e 2228 della nomenclatura.

Ordine di Servizio N. 282. (Servizio VII).

Attivazione dell'orario generale 15 ottobre 1909.

I. — Principali modificazioni nell'orario dei treni viaggiatori.

Attivazione di una nuova comunicazione fra la Val di Aosta e Milano, anticipando ed accelerando il treno 2058, che partirà da Aosta alle ore 17, per coincidere a Chivasso col diretto 91 per Milano.

Attivazione di una nuova comunicazione da Asti per l'Oltre Po e Milano, sostituendo un unico treno accelerato (nuovo 1220) Asti-Mortara, agli attuali treni 2288, Asti-Casale e 4244 A, Casale-Mortara.

Attivazione di una nuova comunicazione tra Milano, Palazzolo ed il Lago d'Iseo, posticipando di circa 20 minuti, da Rovato a Lecco, il treno 2536, per metterlo a Rovato in coincidenza col diretto 85.

Attivazione di una nuova comunicazione fra Milano ed il Lago di Garda, anticipando di 15 minuti il treno 1429, tra

Milano e Verona, e ritardando di 10 minuti il treno 2605, Desenzano-Desenzano Lago, per stabilirne la coincidenza a Desenzano.

Attivazione di una nuova comunicazione fra Rovigo, Legnàgo e Milano, anticipando di 10 minuti in partenza da Rovigo e di 22 in arrivo a Verona il treno 2678, e posticipando di 20 minuti, in partenza da Venezia, e di 14 in arrivo a Milano il diretto 94, per metterli in coincidenza a Verona P. N.

Attivazione di un nuovo orario sulla linea Montebelluna-Camposampiero-Padova, con aumento di un treno da Montebelluna a Castelfranco Veneto, e con prolungamento di una coppia di treni fra Camposampiero e Padova, allo scopo specialmente di migliorare le comunicazioni di Belluno con Padova.

Attivazione di una nuova comunicazione mattutina da Udine per Venezia, originando da Udine, con partenza alle 5,45, l'attuale accelerato 1515, Conegliano-Venezia.

Attuazione di una comunicazione diretta mattutina da Ventimiglia a Genova, trasformando in diretto (nuovo 137) l'attuale treno accellerato 1185, con partenza da Ventimiglia alle 5 e con arrivo a Genova alle 10

Miglioramento della comunicazione notturna Roma-Ventimiglia attualmente costituita dai treni 6 e 1186, sostituendo a questo ultimo treno il diretto 134 opportunamento anticipato.

Attuazione di una nuova comunicazione notturna fra Genova e Firenze, anticipando di 31 minuti l'arrivo a Pisa dell'accelerato 1601, per metterlo in coincidenza col 1643.

Riattivazione dei treni diretti 561 e 562 tra Firenze, Siena e Chiusi, come treni giornalieri e permanenti, conservando però, soltanto durante l'orario invernale i treni 1663 e 1668 tra Siena e Chiusi, e sopprimendo i treni 1661 e 3106 tra Empoli e Siena, i quali per altro vengono sostituiti da una coppia di treni « *locali* ». Inoltre il treno 1665 viene anticipato alle 7.56, in partenza da Empoli con immediata prosecuzione da Siena per Chiusi col treno 1663, ed il 1664 verrà posticipato di circa un'ora per metterlo a Chiusi in coincidenza col direttissimo 35.

Posticipazione di oltre un'ora dell'accelerato 1717 Firenze-Roma, per attivare varie nuove coincidenze a Firenze.

Posticipazione di circa 15 minuti dei diretti trisettimanali 571 e 572 tra Firenze, Perugia e Roma onde attivare nuove

coincidenze pel treno 571 a Firenze, e quella a Terni del treno 1764, proveniente dalla linea di Sulmona, col 572.

Attivazione di una nuova comunicazione accelerata da Ancona a Roma, a mezzo del treno 1743, in partenza da Ancona alle 9.40, coincidente ad Orte coll'accelerato 1717 in sostituzione dell'attuale omnibus 3257 da Ancona ad Orte.

Attivazione di una comunicazione notturna nei due sensi fra Napoli, Potenza e Brindisi, con immediata concidenza a Metaponto da e per Sibari, Cosenza e Reggio Calabria, ottenuta mediante rimaneggiamento dei treni esistenti

Anticipazione di 2 ore circa della comunicazione dalla Sicilia e dalla Calabria con Napoli e Roma, stabilita dal diretto 104, anticipando quindi di altrettanto anche tutti i treni della Calabria e della Sicilia coincidenti con detto 104.

Il 104 troverà a Napoli immediata coincidenza col direttissimo 100 per Roma, anzichè col 106.

Anticipazione di 2 ore e mezza del diretto 102 (nuovo 116). Palermo-Messina.

Posticipazione di un'ora circa in partenza da Palermo dell'accelerato 1968 Palermo-Messina, e di *2 ore circa del coincidente accelerato 1971 Messina-Catania.*

Posticipazione di un'ora e 50 minuti in partenza da Catania ed acceleramento del treno omnibus 3845 (nuovo accelerato 1983) Catania-Palermo.

Ripristino dei soliti treni di lusso invernali, compreso quello Napoli-Palermo-Taormina, per il quale però verrà fissata in seguito la data di incominciamento quando le condizioni della linea ne permetteranno l'effettuazione.

II. Servizi di 3ª classe con treni diretti.

Vengono assegnati, con le limitazioni risultanti dall'orario del pubblico, i seguenti nuovi servizi di 3ª classe coi treni diretti, in aggiunta a quelli già esistenti attualmente:

63 Milano–Genova.
137 (nuovo) Ventimiglia-Genova.
7 Genova–Roma.
110 Napoli–Roma.

III. Disposizioni riguardanti il passaggio dal vecchio al nuovo orario.

Per il passaggio dall'attuale al nuovo orario 15 ottobre 1909. Si osserveranno le seguenti norme:

Nel giorno 14 ottobre non si dovranno effettuare treni facoltativi che per orario o prevedibile ritardo non possono giungere a destino o terminare la corsa in una stazione capotronco prima della mezzanotte.

La effettuazione di treni speciali nella notte dal 14 al 15 ottobre e quella di treni straordinari qualsiasi nel giorno 14 ottobre saranno subordinate alle disposizioni che le Divisioni del Movimento e Traffico riterranno opportuno di impartire per la regolare circolazione dei treni.

Resta a cura delle suddette Divisioni di disporre riguardo al passaggio dal vecchio al nuovo orario dei treni merci senza viaggiatori, nonchè di quei treni viaggiatori qui di seguito non indicati ed il cui orario abbia subìto soltanto lievissimi ritocchi coordinando le loro disposizioni alle seguenti:

Linea *Domodossola-Milano* — Il diretto 258 assumerà il nuovo orario in partenza da Gallarate.

Linea *Santhià-Arona* — Il diretto 167 assumerà il nuovo orario in partenza da Santhià.

Linea *Arona-Novara* — Il diretto 188 assumerà il nuovo orario in partenza da Novara.

Linea *Chiasso-Milano* — Il diretto 74 assumerà il nuovo orario in partenza da Como.

Linea *Milano-Sondrio* — Il treno 2494 viaggerà col vecchio orario fino a Lecco.

Linea *Venezia-Bologna* — Il treno 4618[A] viaggerà col vecchio orario fino a Rovigo.

Linea *Genova-Pisa* — Il diretto 7 assumerà il nuovo orario in partenza da Spezia.

Il diretto 4 assumerà il nuovo orario in partenza da Levanto.

Linea *Pisa-Pistoia* — Il treno 4740[A] assumerà il nuovo orario in partenza da Pistoia.

Linea *Livorno-Firenze* — Il treno 3012 assumerà il nuovo orario in partenza da Firenze S. M. N.

Linea *Napoli-Brindisi* — Il treno 1909 proseguirà fin dalla sera del 14 ottobre da Salerno per Brindisi.

Il treno 3664 proseguirà fin dalla sera del 14 ottobre da Taranto per Napoli dopo attesa la coincidenza del 4823 da Bari, con un comporto di 30 minuti.

Il treno 1905 (nuovo 807) assumerà il nuovo orario a Metaponto.

Linea *Battipaglia-Reggio* — Il diretto 109 assumerà il nuovo orario in partenza da Sapri.

Il diretto 104 viaggerà da Reggio a Sapri col vecchio orario e da Sapri proseguirà come bis al 104 del nuovo orario, il quale avrà origine da questa stazione.

Il treno sussidiario 104^{S} si effettuerà per la 1ª volta il giorno 15 ottobre in partenza da Reggio Centrale.

Linea *Metaponto-Reggio* — Il diretto 840 assumerà il nuovo orario in partenza da Cotrone.

Linea *S. Eufemia-Catanzaro Marina* — Il treno 3755 S. Eufemia biforcazione-Catanzaro Sala si effettuerà col vecchio orario fino a destinazione.

Il treno 3742 *Catanzaro Marina-Catanzaro Sala* si effettuerà col vecchio orario fino a destinazione.

Linea *Messina-Palermo* — L'accelerato 1968 assumerà il nuovo orario fin dalla partenza da Palermo.

Le divisioni competenti dei singoli compartimenti prenderanno d'accordo le disposizioni necessarie per la regolare attivazione del nuovo orario generale di cui al presente Ordine di Servizio.

Circolare N. 86. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Tassazione dei cascami di madreperla.

I cascami di madreperla non più atti ad alcun lavoro, per effetto dell'art. 62 delle tariffe, devono essere tassati con i prezzi delle tariffe speciali N. 75 classe 6ª e 123 serie C.

Circolare N. 87. (Servizio VII).

Permessi d'entrata nelle stazioni.

A partire dal **1°** Ottobre 1909, la stazione di Rigoli è stata ammessa alla vendita dei permessi di entrata di 2ª categoria, sotto l'osservanza delle norme in vigore.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4.00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ 8,00

ANNO II - N. 41. 14 OTTOBRE 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, Ottobre 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*.

R. DECRETO *n. 626 del 29 luglio 1909 che proroga di un anno l'applicazione in via di esperimento delle tariffe per biglietti d'abbonamento sulle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici di concerto con quelli del tesoro, d'agricoltura, industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

L'applicazione in via di esperimento delle tariffe per biglietti d'abbonamento, attuate il 1° agosto 1907 e costituenti gli allegati NN. 6, 6*A*, 6*B* e 6*C*, alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle Ferrovie dello Stato, è prorogata di un anno, e cioè fino al 31 luglio 1910, giusta il nuovo testo risultante dagli uniti esemplari dei suddetti allegati (2) vistati, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti e formanti parte integrante del presente decreto.

Scaduto il termine suindicato, le tariffe predette saranno presentate al Parlamento per l'approvazione definitiva.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d' Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 luglio 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
BERTOLINI.
CARCANO.
COCCO-ORTU.

Visto, *Il guardasigilli*: ORLANDO.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 226 del 28 settembre 1909.

(2) Gli allegati sono stati compresi nella 2ª appendice alle tariffe e condizioni pei trasporti (edizione maggio 1908), e nella 9ª pei trasporti sulle linee della Sicilia (edizione maggio 1897).

R. Decreto *n. 647 del 3 agosto 1909, concernente l'effetto da darsi all'elenco dei Comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908, per quanto riguarda l'impiego dei fondi concessi dall'art. 1 della legge 12 gennaio 1909 n. 12* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduta la legge 12 gennaio 1909, N. 12;
Udito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, di concerto coi ministri dei lavori pubblici, del tesoro e delle finanze;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'elenco dei Comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908, approvato con Nostro decreto di oggi, non ha effetto per quanto riguarda l'impiego dei fondi concessi dall'art. 1 della suddetta legge, da quella del 15 aprile 1909, N. 118 e da quella del 4 aprile 1909, N. 421.

I detti fondi possono essere impiegati per provvedere a bisogni ed opere urgenti e per riparare o ricostruire edifici pubblici danneggiati dal terremoto anche in Comuni che non siano compresi nell'elenco di cui al precedente comma.

Art. 2.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, n. 226 del 28 settembre 1909.

Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 3 agosto 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
BERTOLINI.
LACAVA.
CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

Ordine Generale N. 19. (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Passaggio alla rete dello Stato della ferrovia Camposampiero-Montebelluna.

In base alla legge 11 luglio 1909, N. 488, è stata riscattata da parte del Governo la Ferrovia Camposampiero-Montebelluna, con decorrenza dal 1° febbraio 1909, e pertanto l'esercizio di tale linea che, in attesa della promulgazione della predetta legge è stata dal 1° febbraio 1909 effettuato dalla Società Veneta per conto dell' Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, viene col 15 ottobre 1909 assunto direttamente dall'Amministrazione stessa. Da tale data sono quindi estesi alla linea Camposampiero-Montebelluna i regolamenti, le istruzioni, le norme, gli ordini di servizio, le circolari, ecc., nonchè le tariffe e condizioni pei trasporti che sono e saranno in vigore sulle ferrovie dello Stato, tutte le concessioni speciali contenute nel fascicolo: « *Concessioni speciali* » e relative tariffe (edizione 1° gennaio 1909) ed il « *Regolamento pei trasporti militari* » in ogni loro prescrizione di tariffa e modalità presenti e future.

Il personale dirigente dei vari Servizi insieme al personale del Movimento e della Trazione della linea Camposampiero-Montebelluna sarà ritirato dalla Società Veneta all'atto della consegna, e cioè al 15 ottobre 1909, e sostituito dal personale delle Ferrovie dello Stato.

Il personale del Mantenimento invece sarà gradatamente ritirato dalla Veneta in modo che più non ne rimanga al 31 dicembre 1909. Durante il periodo dalla data della consegna al 31 dicembre, detto personale, pur continuando a godere del trattamento che aveva sotto la Veneta, passerà provvisoriamente alla diretta dipendenza della Amministrazione di Stato.

Il servizio sanitario della linea continuerà provvisoriamente ad essere disimpegnato dai Medici di Riparto in servizio presso la Società Veneta.

Biglietti di abbonamento ordinari. — Per la formazione

dei prezzi da riscuotersi per il rilascio dei biglietti di abbonamento ordinari, la linea Camposampiero-Montebelluna è da considerarsi linea di terza categoria.

Stazioni comuni. — Cessano di essere comuni con la Società Veneta le stazioni di Montebelluna, Castelfranco Veneto e Camposampiero, le quali fino dal 1° febbraio 1909 non funzionavano già più come transiti agli effetti contabili, poichè da quell'epoca l'esercizio della predetta linea venne fatto dalla Società Veneta per conto ed interesse delle Ferrovie dello Stato.

Stazioni. — Delle stazioni della linea Camposampiero-Montebelluna la sola stazione di Fanzolo passa a fare parte della Rete dello Stato, giacchè le altre appartenevano già a questa Amministrazione. La stazione di Fanzolo è abilitata ai servizi: viaggiatori, bagagli, grande velocità, piccola velocità ordinaria e piccola velocità accelerata.

Distanze. — Le distanze chilometriche fra le stazioni della ripetuta linea risultano al quadro 49 a pag. 128 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (ed. 1° luglio 1908) ».

Tassazione ed istradamento dei trasporti — La tassazione dei trasporti avrà luogo, di conformità alle prescrizioni in vigore, per la via più breve; in conseguenza nella determinazione delle distanze si dovrà tenere conto della percorrenza della linea Camposampiero-Castelfranco-Montebelluna ogni qualvolta questa determini la via più breve.

I vagoni completi a G. V. P. V. A. e P. V. o da considerarsi come tali a termini delle vigenti disposizioni, saranno inoltrati a destino seguendo la via Camposampiero Castelfranco-Montebelluna, quando questa sia la più breve.

All'incontro i trasporti del collettame tanto a P. V. come a G. V., ferma la tassazione per la via più breve, seguiteranno ad essere istradati coi rispettivi itinerari attualmente in vigore e ciò fino a nuova disposizione.

Contabilità dei prodotti e scritturazioni diverse. — Le stazioni di Castelfranco Veneto, Camposampiero e Montebelluna cesseranno di tenere gestioni separate, per quanto riguarda il servizio interno della linea; come pure cesseranno di compilare i modelli in vigore per l'uso promiscuo del materiale rotabile, copertoni ed attrezzi, con la Società Veneta. La stazione di

Fanzolo inizierà dal 15 ottobre 1909 la nuova gestione contabile attenendosi alle norme di cui all'ordine di servizio 160-1909.

Versamenti. — I versamenti degli introiti alla cassa compartimentale di Bologna saranno eseguiti dalla stazione di Fanzolo con la periodicità di giorni due.

Disposizioni generali. — I biglietti di libera circolazione Serie *A* ed *As* valevoli per le linee Vicenza-Cittadella-Castelfranco-Treviso; Padova-Bassano; Padova-Mestre-Treviso-Belluno, sono da ritenersi validi fino al 31 dicembre 1909 per percorrere la linea Camposampiero-Montebelluna.

Saranno inoltre da ritenere validi fino alla loro naturale scadenza i biglietti di libera circolazione e quelli per un solo viaggio emessi dalla Società Veneta per la stessa linea a tutto il 14 ottobre 1909.

La linea Camposampiero-Montebelluna dipenderà dalla Direzione compartimentale di Venezia; per il servizio del movimento e traffico è aggregata al 3° riparto della sezione di Verona; pel servizio della trazione e materiale alla sezione di Verona; pel servizio mantenimento e sorveglianza alla sezione di Padova; e pel servizio sanitario all'ufficio sanitario compartimentale di Venezia.

L'ordine di servizio N. 175-1908 è abrogato.

Ordine di Servizio N. 283. (Servizio VII e XI).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7
del Compartimento di Milano

Protezione del P. L. al Km. 27 + 251 della linea Milano-Domodossola.

Per la protezione del passaggio a livello della strada provinciale del Sempione, al Km. 27 + 251 da Rho della linea Milano–Domodossola fra la stazione di Gallarate e la casa cantoniera di Casorate Sempione verranno attivati, dalle ore 8 del giorno 16 ottobre 1909 due segnali a disco, piccolo modello, situati entrambi a sinistra dei treni in arrivo e alla distanza dall'asse dell'attraversamento di m. 401 quello verso Gallarate e di m. 809 quello verso Casorate Sempione.

Ordine di Servizio N. 284. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 236-1909).

Ad opportuna norma si avverte che ai trasporti *di palle di acciaio e di ferro*, che servono per la macinazione del grano, del cemento, ecc., o per la frantumazione dei minerali, eseguiti in servizio cumulativo-ferroviario con la Sardegna, sono da applicarsi, per la percorrenza ferroviaria i prezzi della classe 4ª e della tariffa speciale N. 116 serie *D* (peso minimo 8 tonnellate), e, per la percorrenza marittima, i prezzi della classe 4ª

Analoga aggiunta deve quindi essere fatta nella tariffa valevole per il servizio cumulativo predetto (edizione 16 novembre 1898).

Ordine di Servizio N. 285. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 15 ed al personale delle gestioni

Disposizioni circa le statistiche del commercio con l'estero.

(Vedi Ordini di Servizio N. 51 e 97-1909)

A richiesta del Ministero delle Finanze ed in aumento alle prescrizioni contenute nel paragrafo *b* dell'Ordine di Servizio N. 51-1909, si dispone che, a far luogo dal ricevimento del presente Ordine di Servizio, tutti i trasporti destinati all'estero per via di terra od a mezzo del servizio cumulativo ferroviario-marittimo vengano senz'altro rifiutati quando siano dai mittenti presentati senza la « Dichiarazione per le statistiche del commercio coll'estero » Mod. *A*-64*bis*, voluto dall'articolo 2 della legge 30 giugno 1908, N. 303.

Le stazioni dovranno perciò assicurarsi dell'esistenza della detta dichiarazione e che della medesima sia fatta esplicita menzione nell'apposito quadro della lettera di vettura (nota di

spedizione o lettera di porto) ed aver cura che essa sia nel miglior modo assicurata agli altri documenti che accompagnano il trasporto, così da riportare la certezza che non abbia a smarrirsi durante il viaggio.

Nel caso poi che, ciò malgrado, la dichiarazione venga smarrita, le nostre agenzie doganali dovranno esse provvedere alla sua compilazione, firmandola per il mittente e presentandola alla dogana.

Ordine di Servizio N. 286 (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Limitazione di servizio nella stazione di Ronta.

A datare dal 18 ottobre 1909, saranno provvisoriamente soppressi nella stazione di Ronta, della linea Firenze-Faenza, i servizi della P. V. accelerata, dei veicoli e del bestiame, mentre quelli della G. V. e della P. V. ordinaria saranno limitati ai colli non superanti i km. 50 ciascuno, senza restrizione di peso per ogni singola spedizione.

Conseguentemente, a pagina 80 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » di fianco al nome della precitata stazione, saranno da depennarsi le lettere A, V e B, e sarà da aggiungersi il richiamo (1) alle lettere G ed O.

Ordine di Servizio N. 287. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Estensione di servizio nella fermata di Gorgo.

A datare dal 18 ottobre 1909, la fermata di Gorgo, della linea Treviso-Motta di Livenza, finora ammessa al solo servizio dei viaggiatori e bagagli, viene abilitata anche al servizio delle

merci a G. V. e P. V. O. limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di 100 Kg. ciascuno.

Di conseguenza nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) », a pag. 45, di fronte al nome della fermata di Gorgo dovrà inserirsi nella colonna 8 l'indicazione G(4) e nella colonna 10 l'indicazione O(4).

Ordine di Servizio N. 288. (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

Servizio a P. V. nella stazione di Ponzano Magra.

A datare dal 18 ottobre 1909, il servizio della piccola velocità pei trasporti in piccole partite nella stazione di Ponzano Magra, viene limitato, tanto in partenza che in arrivo, alle spedizioni non superiori ai 200 Kg. e costituite di colli non eccedenti il peso di 100 Kg. ognuno.

Conseguentemente la nota (12) relativa alla stazione di Ponzano Magra a pagina 73 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche (ediz. 1° luglio 1908) », deve essere modificata come appresso:

« (12) Limitatamente ai trasporti a vagone completo se « effettuati dalla Società Anonima « Stabilimento Ceramico El- « lena » o ad essa destinati. E' inoltre ammessa ai trasporti « di piccole partite col vincolo di un massimo di Kg. 200 per « spedizione e di Kg. 100 per collo ».

Ordine di Servizio N. 289. (SERVIZIO VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Trasporti di generi di privativa in conto corrente.

Le disposizioni contenute nell'art. 43 (pagina 97) delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni-merci » sono sostituite dallle seguenti:

« Pei trasporti di generi di privativa in conto corrente val-
« gono le norme contenute nell'Ordine di servizio N. 380-1908.
« Per le registrazioni e scritturazioni dei trasporti anzidetti
« si devono, peraltro, osservare le prescrizioni dei trasporti ordi-
« nari secondo la competenza dei singoli Controlli ».

Ordine di Servizio N. 290. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 260-1909).

Le nuove società cooperative di consumo, testè costituitesi a *Roma* ed a *Voghera* fra gli agenti ferroviari, sono ammesse a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite nel Regolamento, di cui l'Ordine di Servizio N. 21-1901 (ex Rete Adriatica) e l'Istruzione N.12-1901 (ex Rete Mediterranea).

Ad ogni buon fine si aggiunge che le altre società cooperative di Roma e di Voghera, precedentemente ammesse al godimento della concessione, hanno da tempo cessato il loro esercizio.

Ordine di Servizio N. 291. (Servizio VII).

Distribuito gli agenti delle classi 3, 4 e 7
del Compartimento di Ancona

Apertura all'esercizio del raddoppio di Gaifana.

Con l'attivazione dell'orario generale del 15 ottobre 1909, verrà aperto all'esercizio sulla linea Ancona-Roma, ad uso esclusivo del servizio movimento per gli incroci e per le pre-

cedenze, il raddoppio di Gaifana fra le stazioni di Gualdo Tadino e di Nocera Umbra, con:

fabbricato di servizio al Km. 194 + 707 (da Roma) a sinistra della suddetta linea;

binari di corsa: due, compresi fra le progressive Km. 194 + 410 e Km. 194 + 930 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 420;

segnali di protezione: due semafori di seconda categoria situati entrambi a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal corrispondente deviatoio di m. 899 quello verso Gualdo Tadino e di m. 1012 quello verso Nocera Umbra;

ufficio telegrafico incluso nel circuito 1164 con la chiamata G. F.

I detti deviatoi sono muniti di dischetto indicativo.

Circolare N. 88. (Servizio I).

Funzionari delle divisioni compartimentali incaricati di ricevere e stendere i contratti.

(Vedi Circolare N. 173-1908).

A datare dal 1° novembre 1909 la funzione di ricevere e stendere i contratti per la Direzione compartimentale di Firenze sarà affidata all'Ispettore Capo Sig. Cav. Paride **Tirinnanzi,** restandone esonerato dalla data stessa l'Ispettore Principale Sig. Avv. Camillo Calleri-Gamondi.

A sostituto del delegato ai contratti rimane confermato l'Ispettore Sig. Ing. Guido Sarti.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Circolare N. 9.[V] (SERVIZIO VII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Premi temporanei per la buona utilizzazione e rapida circolazione del materiale da merci.

In relazione a quanto è prescritto a pagina 6 dell'ordine di servizio 33–1906, a datare dal ricevimento della presente e fino a contrario avviso, si concederanno i seguenti premi a favore del personale che si presterà efficacemente per conseguire una più intensa utilizzazione ed una rapida circolazione dei carri:

a) il carro che arriva carico a P. V. e che riparte vuoto o carico a G. V. o a P. V. A. o viceversa, prima delle 36 ore, dà diritto, per ogni ora di minor sosta ad un compenso di L. 0,05.

b) il carro che arriva carico a P. V. e riparte carico a P. V. prima delle 54 ore e purchè le due operazioni di carico e scarico abbiano effettivamente avuto luogo, dà diritto per ogni ora di minor sosta ad un compenso di L. 0,05.

I carri in arrivo od in partenza dagli scali marittimi di Genova, Savona, Venezia, Spezia, Livorno, Ancona, Napoli, Torre Annunziata e Brindisi, quelli di proprietà privata e quelli specializzati per determinati trasporti, come sabbia, barbabietole ecc., non dovranno essere compresi fra quelli da premiare.

A questo premio non sono ammesse le stazioni del compartimento di Palermo.

La liquidazione di questi premi verrà fatta settimanalmente dal Capo stazione in base alle quote-parti stabilite dal succitato ordine di servizio 33-1906; l'importo relativo sarà pagato coi fondi della stazione, agli agenti che vi avranno concorso, ogni martedì della settimana seguente a quella cui si riferiscono i premi stessi.

A tal scopo, verrà compilato nei modi d'uso il modulo B-94 sul quale dovranno figurare le generalità di tutti gli agenti premiati e la relativa quota di premio, e che sarà versato come danaro alla cassa con la seguente motivazione:

« Premio temporaneo per utilizzazione del materiale (Circolare N. 9.v - 1909) ».

Copia del Mod. B-94 dovrà essere trasmessa alla delegazione circolazione veicoli da cui la stazione dipende.

Il Capo stazione titolare risponderà in proprio di qualsiasi irregolarità od abuso che potesse avverarsi nell'applicazione di questi premi e nella ripartizione del loro importo; e su apposito cartellino, da affiggersi in un locale accessibile a tutto il personale di stazione dovrà giornalmente indicare il quantitativo, (riferentesi al giorno precedente) dei carri e delle ore che concorsero al premio, nonchè l'ammontare del premio stesso.

Entro i primi quindici giorni successivi alla data di cessazione dei premi indicati nella presente Circolare dovrà poi rassegnare alla Delegazione Circolazione veicoli da cui dipende un prospetto, dal quale risulti, per ogni carro premiato, il numero, la serie, la data ed il treno con l'indicazione dell'ora prescritta di arrivo e di partenza.

Le divisioni e sezioni del movimento e traffico faranno rigorosamente sorvegliare a mezzo degli Ispettori di riparto e dei controllori che l'applicazione delle norme contenute in questa Circolare siano osservate e che il cartellino precitato sia compilato ed esposto regolarmente.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . **L. 4,00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti . . . . **„ 8,00**

ANNO II - N. 42. 21 OTTOBRE 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, Ottobre 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata.*

Per memoria.

R. DECRETO *n. 671 del 3 settembre 1909, che stabilisce i criteri da seguirsi per l'inscrizione nel ruolo dei primi sei gradi dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, dei funzionari delle RR. avvocature erariali e della magistratura nominati ai posti vacanti nel servizio legale dell'Amministrazione stessa* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 53 della legge 7 luglio 1907, N. 429, per lo esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Visto il Nostro decreto 22 Novembre 1908, N. 638;

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per i funzionari delle RR. avvocature erariali e della magistratura nominati ai posti vacanti nel servizio legale riordinato delle Ferrovie dello Stato, in base al concorso pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* N. 202 del giorno 29 agosto 1908, l'anzianità, agli effetti della iscrizione nel ruolo dei primi sei gradi dell'Amministrazione stessa, sarà determinata dalla data di nomina nel grado, tenuto conto delle parificazioni secondo la tabella, allegato *C*, alle norme per il servizio legale predetto, approvate col R. Decreto 10 Maggio 1908, N. 280, e modificate col R. Decreto 2 Agosto 1908, N. 483.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* n. 242 del 15 ottobre 1909.

A pari data si terrà conto, per la precedenza, delle caratteristiche seguenti in ordine successivo, finchè resti per ciascuno stabilita la posizione che gli spetta nel ruolo:

1° per coloro che dopo il 30 giugno 1905 non ebbero promozioni o ne ebbero una sola, tenuto conto delle parificazioni suddette, data di nomina in una qualifica equiparata ad allievo ispettore per quelli che ottennero più di una promozione dopo il 30 Giugno 1905, data di nomina nel grado precedente, risalendo, a parità di date, fino alla prima promozione ottenuta dopo il 30 Giugno 1905 e poi alla nomina in una qualifica equiparata ad allievo ispettore.

A pari anzianità nel grado hanno la precedenza coloro che lo abbiano raggiunto con una sola promozione dopo il 30 Giugno 1905.

2° ammontare dello stipendio e relativa decorrenza;

3° data di prima nomina nell'amministrazione del Ministero di grazia e giustizia o nell'avvocatura erariale;

4° età.

Art. 2.

Il Consiglio d'amministrazione è autorizzato ad approvare ove occorra, ad ai soli effetti della compilazione del ruolo, la equiparazione alle qualifiche del vigente ordinamento delle ferrovie dello Stato e di quelle che i funzionarii delle RR. Avvocature erariali e della magistratura avessero avuto anteriormente al passaggio nell'amministrazione delle ferrovie dello Stato e non fossero comprese nella tabella di parificazione, allegato *C*, summenzionata.

Art. 3.

I funzionari compresi nel ruolo di anzianità (1° novembre 1908) i quali non avevano ottenuta a quella data alcuna promozione dopo il 30 giugno 1905, qualora siano designati alle funzioni superiori o siano promossi, conserveranno nel nuovo grado, a pari data di designazione o di nomina, l'ordine di graduatoria che avevano nel grado precedente.

Art. 4.

É fissato il termine di sessanta giorni dalla pubblicazione del ruolo per gli eventuali ricorsi in via amministrativa al Consiglio di amministrazione.

Il provvedimento del Consiglio di amministrazione sul ricorso è definitivo.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Volta Mantovana, addì 3 Settembre 1909.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
BERTOLINI.

Visto, *il guardasigilli:* ORLANDO.

Ordine Generale N. 20 (Servizio I).

Soppressione degli uffici distaccati di Milano e di Firenze del Servizio centrale IV.

Si partecipa che, a partire dal 1° novembre 1909, in dipendenza delle semplificazioni apportate al servizio delle pensioni ed agli affari riguardanti gli infortuni del lavoro, sono soppressi gli uffici distaccati di Milano e di Firenze del Servizio centrale IV, di cui nell'art. 3 dell'Ordine generale n. 12-1909, ed aventi le attribuzioni indicate nel punto 2 del precedente Ordine generale n. 21-1908, nonchè nei punti XVI e XVII della Istruzione n. 3-1908 (Servizio II e IV), restando asseguata completamente al competente ufficio presso la sede del Servizio predetto, la trattazione degli affari che, oltre le pensioni e gli infortuni, concernono lo stralcio delle gestioni dei cessati Istituti di previdenza e la liquidazione delle spese funerarie, mentre è affidato al Servizio centrale II, il quale vi provvederà a mezzo dell'ufficio di ragioneria di Firenze, quanto riflette la emissione dei ruoli o mandati per il pagamento:

a) delle pensioni, dei sussidi continuativi e dei sussidi per una sola volta;

b) degli assegni di esonero liquidati in base agli articoli 59 e 60 della legge 7 luglio 1907, n. 429;

c) delle quote di pensione poste a carico dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato e liquidate a favore di agenti provenienti dall'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e del R. Ispettorato generale delle Strade ferrate in base all'articolo 7 della legge 12 luglio 1906, n. 332;

d) delle spese funerarie.

Pertanto, a parziale modificazione dell'appendice all'Istruzione n. 2-1909 (Servizio IV), pure a partire dalla suindicata data

1° novembre 1909, i documenti riguardanti infortuni che cagionino la morte dell'operaio, o gli producano tali lesioni da doversene prevedere la morte, una inabilità permanente, oppure una inabilità temporanea superiore ai trenta giorni, dovranno trasmettersi al Servizio centrale IV (Ufficio pensioni ed infortuni).

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nell'adunanza del 14 ottobre 1909.

Ordine di Servizio N. 292. (Servizio VII e XI).

Distribuito agli agenti delle classi da 1 a 17, 27, 30, 31, 32, 33, 41, 42, 43, 44, 45, 46 e guardiani dei compartimenti di Milano e Genova

Segnale a dischi per linee a trazione elettrica (Disco modello T E).

(Vedi Ordine di Servizio N. 46-1909)

In aggiunta a quanto è detto nell'art. 57 del Regolamento sui segnali, si avverte che sulle linee esercitate a trazione elettrica con conduttori aerei, in luogo dei segnali a disco girevole o dei semafori che, in causa dell'esistenza dei pali e dei sostegni dei conduttori elettrici, non sarebbero visibili, sono usati segnali speciali denominati « *Segnale a dischi modello TE* » i quali hanno per caratteristica di presentare sempre al treno, al quale essi comandano, un disco normale al binario, disco dipinto in *rosso* od in *aranciato* od in *verde*, a seconda dell'indicazione che deve fornire.

Il segnale a dischi modello T E consta di un albero o piantana di sostegno, costituita generalmente da uno degli stessi pali che servono per la sospensione dei fili per la trazione elettrica, portante uno o più ordini di dischi aventi le faccie rivolte verso il treno cui il segnale comanda dipinte, come sopra si è detto, mentre la faccia posteriore è dipinta in *bianco*.

L'indicazione di *via impedita* è data:

di giorno: da un disco dipinto in *rosso* disposto normalmente al binario;

di notte: dalla luce *rossa* del fanale.

L'indicazione di *rallentamento* (*avviso*) è data:

di giorno: da un disco dipinto in *aranciato* disposto normalmente al binario;

di notte: dalla luce *aranciata* del fanale.

L'indicazione di *via libera* è data:

di giorno: da un disco dipinto in *verde* disposto normalmente al binario;

di notte: dalla luce *verde* del fanale.

Il segnale dovrà ritenersi in posizione *incerta* allorchè di giorno siano visibili dal treno due dischi dipinti con diversi colori parzialmente sovrapposti, e di notte due luci diverse.

Il segnale modello T. E. a più ordini di dischi come segnale di diramazione, fornisce le medesime indicazioni dei semafori a più ali poste una sopra l'altra, e comanda quindi con i vari ordini di dischi, da contarsi dall'alto verso il basso, alle singole linee diramantisi da un unico tronco nel senso .dalla sinistra verso destra.

Allorchè il segnale T. E. deve poter dare l'una o l'altra delle due indicazioni di *fermata o via libera* oppure di *avviso* o *via libera* il disco dipinto in rosso *A* (fig. 1) o quello dipinto in aranciato *B* (fig. 5) sono fissati stabilmente all'albero Per detti segnali, l'indicazione di via libera, è data da un disco mobile verde (C) (fig. 3 e 7) il quale è nascosto da uno schermo quando il segnale dà la indicazione di via impedita o di avviso e che, in seguito alla manovra della leva di comando, ruotando attorno ad un perno si dispone davanti e copre il segnale di via impedita o di avviso.

Contemporaneamente al vetro rosso od aranciato che, a segnale di via impedita, o di avviso trovasi davanti al fanale (fig. 2 e 6), si sostituisce il vetro verde (fig. 4 e 8).

Allorchè il segnale T. E. deve funzionare come un semaforo avente l'ala di avviso collocata dietro un' ala di fermata, oltre che dal disco rosso A (fig. 9) fisso, detto segnale T. E. è munito di due dischi mobili B e C (rispettivamente aranciato e verde).

Questi ultimi, allorchè il segnale è disposto a via impedita, sono nascosti da uno schermo. Manovrando successivamente le

rispettive leve, i dischi mobili B e C ruotano dall'alto verso il basso, fornendo le indicazioni di cui alle fig. 11 e 13 e contemporaneamente, alla luce rossa del fanale (fig. 10), si sostituisce prima la luce aranciata (fig 12) ed infine quella verde (fig. 14).

Allorchè il segnale ha il significato di 2ª o 3ª categoria, sul disco rosso e sul vetro rosso sono riportati rispettivamente i numeri 2 e 3.

Ordine di Servizio N. 293. (SERVIZI VII e XI).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

---

Ampliamento ed estensione del servizio della stazione di Spinetta.

A partire dal treno 1291 del 20 ottobre 1909, il servizio della stazione di *Spinetta,* della linea Alessandria-Piacenza, verrà eseguito nel nuovo fabbricato alla progressiva Km. 7 + 568, cessando in pari tempo il servizio nell'attuale fabbricato al Km. 7 + 659.

La detta stazione avrà i seguenti impianti:

fabbricato viaggiatori: alla suddetta progressiva chilometri 7 + 568, a sinistra nel senso Alessandria-Piacenza;

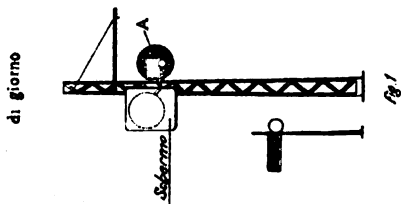
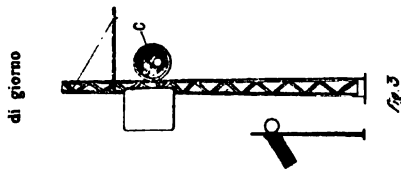
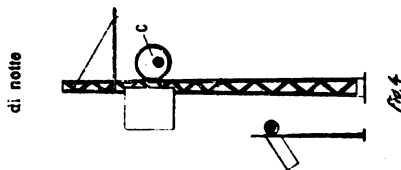
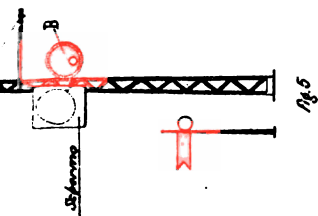
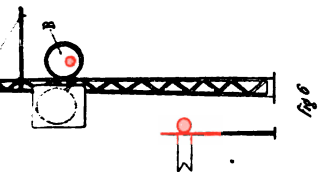
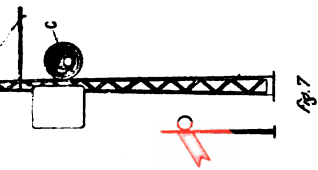
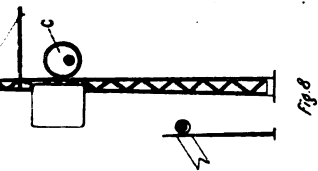
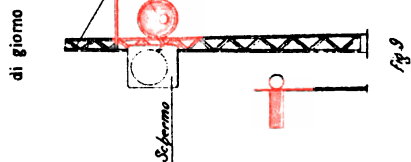
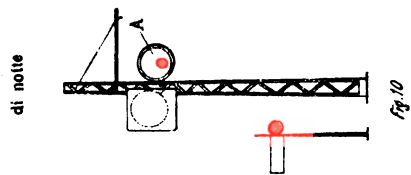
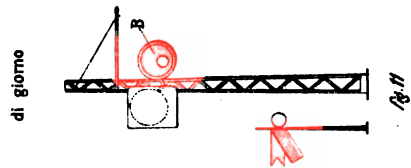
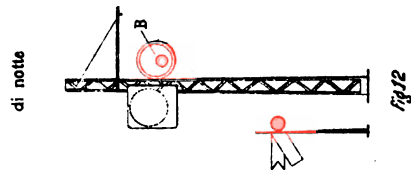
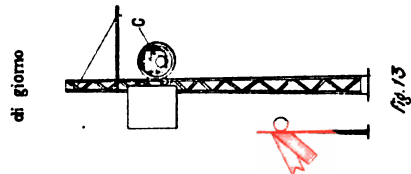
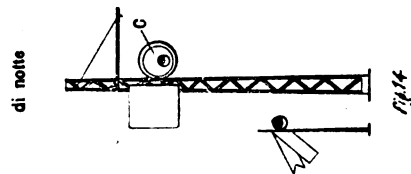
binari per le precedenze: due della capacità di veicoli 76 quello pei treni dispari e di 73 quello pei treni pari;

binari merci: tre, di cui uno per il carico e lo scarico diretti, della lunghezza utile di m. 167 e gli altri due della lunghezza utile di m. 111 e m. 33;

magazzino merci: piano caricatore scoperto con carico di testa e di fianco, e bilancia a ponte della portata di tonnellate 30;

segnali di protezione: due, semaforo verso Alessandria e disco verso S. Giuliano, situati a sinistra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dall'asse del F. V. rispettivamente di m. 797 e m. 930;

SEGNALE A DISCHI MOD. T. E.

per linee a trazione elettrica

ufficio telegrafico, incluso nel circuito 1507 con la chiamata D P.

Dal suindicato giorno la stazione di *Spinetta*, attualmente ammessa al solo servizio dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci a grande velocità, verrà abilitata anche ai trasporti, in servizio interno e cumulativo italiano, delle merci a piccola velocità ordinaria ed accelerata, di veicoli e di bestiame.

In conseguenza nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato (ediz. 1° luglio 1908) » a pag. 94, di fronte al nome della stazione di Spinetta saranno da esporsi nelle colonne 9, 10, 11, 12, 15, 16, 19 e 20 rispettivamente le seguenti indicazioni:

A, O, V, B, T, F, 1, 30.

ed a pagina 125, tabella polimetrica N. 33, dovranno sostituirsi le attuali distanze fra la stazione di Spinetta e le stazioni di Casteggio, Castel S. Giovanni, e Rottofreno con le seguenti:

Spinetta-Casteggio Km. 41
» -Castel S. Giovanni Km. 68
» -Rottofreno Km. 77.

Analoghe modificazioni dovranno essere praticate nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche per le gestioni viaggiatori e merci.

Ordine di Servizio N. 294. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Servizio Italo-Germanico.

Si avverte che i prezzi speciali esposti nel prospetto delle quote estere, pubblicato col 20° Supplemento alle tariffe italo-germaniche, pel trasporto *coi treni diretti* delle merci a G. V.

usufruenti della classe *a* dalle stazioni di Berlin Anhalt, Chemnitz Hauptbhf, Dresden Alstadt, Leipzig Bayer Bhf, e Nürnberg Hauptbhf al transito di Peri, devono pure essere applicati per le stesse percorrenze delle merci ascritte alle classi *b* e *c*, qualora queste siano da trasportarsi coi treni diretti.

Ordine di Servizio N. 295. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizi internazionali.

(Vedi Ordini di Servizio N. 206-1908, 226-1908 e 229-1909).

A modificazione di quanto fu disposto coll'Ordine di Servizio N. 226-1908, si avverte che ai termini ordinari di resa dei trasporti in servizio internazionale, effettuati sia in base alle tariffe interne, sia in base alle tariffe dirette, non si deve più aggiungere quello di ore 24 stabilito in considerazione della legge N. 489 del 7 luglio 1907 sul riposo settimanale.

Rimangono tuttavia ferme anche per i predetti trasporti tutte le altre disposizioni contenute nel Prospetto allegato al R. decreto N. 558 del 29 luglio 1909 e comprese nella 2ª Appendice alle Tariffe (Edizione maggio 1908).

Ordine di Servizio N. 296. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Completamento in stazioni intermedie del carico di derrate alimentari spedite a P. V. A.

(Vedi Ordine di Servizio N. 47-1909).

Nell'elenco delle Ditte alle quali è stata accordata la facoltà di completare, in stazioni intermedie, il carico dei tra-

sporti di derrate alimentari a P. V. A., pubblicato con l' Ordine di servizio N. 2-1905, sono da aggiungere le Ditte:

Michele Garriba di Barletta
Lorenzo Zotti e C. di Bari
Luigi Crudele di Pontecagnano
Giovanni Cuudele e Figli di Pontecagnano.

Ordine di Servizio N. 297. (Servizio I).

Trasloco del ramo trazione del Servizio centrale X da Roma a Firenze.

In relazione al secondo comma dell' art. 14 dell' Ordine generale N. 18-1908, concernente l' ordinamento del Servizio centrale della trazione e del materiale (X), si è disposto che, col 1° novembre 1909, sieno trasferiti a Firenze gli uffici del ramo trazione, che attualmente risiedono in Roma, ad eccezione della Divisione « *Trazione elettrica* » la quale provvisoriamente e fino a nuovo avviso resta ancora a Roma.

Ordine di Servizio N. 298. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

---

Biglietti di abbonamento speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907)

Nell' allegato *B* all' Ordine di Servizio N. 55-1907 devesi aggiungere la stazione di Nicastro, la quale viene fornita, a partire dal 16 ottobre 1909, delle serie:

IX, X, XII, XIII, XVIII, XIX e XX, nonchè dei biglietti di congiunzione e di quelli ordinari per l' intera rete validi un mese.

Ordine di Servizio N. 299. (SERVIZIO VIII)

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Rimborsi d'iniziativa dell'amministrazione.

Nell'interesse del commercio e per rendere più spedito il procedimento relativo ai rimborsi d'iniziativa dell'amministrazione, è stato disposto che l'*Avviso alle parti* delle eccedenze di tasse rilevate in sede di revisione, abbia luogo mediante apposita cartolina mod. I-9 *bis* da compilarsi e trasmettersi direttamente dai Controlli prodotti agli interessati, a mezzo postale, e previa apposizione di un francobollo di centesimi cinque o dieci a seconda che occorra spedirla dentro o fuori il distretto postale in cui risiedono i Controlli emittenti.

Ove allo stesso interessato siano da segnalare eccedenze per più trasporti, si avrà cura possibilmente di provvedere che la partecipazione venga fatta con unica cartolina (mod. I-9 *bis*), fermo restando, in relazione al punto *b*), dell'Ordine di Servizio N. 177-1909, che ogni mod. I-9 dovrà invece riguardare l'eccedenza di tassa di una sola spedizione.

In conseguenza di tale nuovo procedimento si è modificato il predetto mod. I-9, il quale viene ad essere costituito da due tagliandi: *a*) e *b*).

Il tagliando *a*) serve per la indicazione di tutti gli estremi del trasporto, nonchè per la distinta delle tasse riscosse in confronto con quelle dovute, e per la indicazione degli estremi di invio, alla parte, del relativo avviso mod. I 9 *bis* emesso dal Controllo interessato; il tagliando *b*) giova pel rilascio della quietanza della somma rimborsata.

Devesi pertanto prender nota, al punto « Rimborsi d'iniziativa dell'Amministrazione » dell'art. 33 delle « **Normo per il servizio contabile delle gestioni merci** », delle disposizioni sopra indicate e cancellare all'art. 6 (Fondo di riserva) delle « **Norme per il servizio contabile del Capo stazione** » la indicazione dei modelli I-9 ed il riferimento all'art. 33.

Ordine di Servizio N. 300. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 281-1909).

Nella tariffa diretta italo-germanica (parte II-*B*) sono da apportarsi le seguenti varianti:

Elenco delle stazioni germaniche. Modificare come appresso il nome delle qui sotto indicate stazioni:

Cannstatt in « Stuttgart-Cannstatt (**) »;
Hostenbach Bhf, in « Hostenbach Ost »;
Untertürkheim in « Stuttgart-Untertürkheim (**) ».

La nota « (**) », relativa alle stazioni di Stuttgart ed attuata col 24° supplemento, deve essere modificata come segue:

« (**) Le spedizioni a vagone completo di *mele e pere fresche alla rinfusa*, spedite nei mesi di settembre, ottobre e novembre, sono inoltrate esclusivamente a *Stuttgart Nordbhf*, quando sulla relativa lettera di vettura non risulti tassativamente indicata un'altra delle stazioni di Stuttgart, esclusa quella di *Stuttgart Hauptbhf.* »

Nelle *Tariffe Generali a G. V. e P. V. ed in tutte le tariffe eccezionali* (comprese quelle dei metalli e dei carboni *via Iselle*) il nome delle stazioni di Cannstatt, Hostenbach Bhf ed Untertürkheim dovrà modificarsi rispettivamente in « *Stuttgart-Cannstatt, Hostenbach Ost* e *Stuttgart-Untertürkheim* ».

Nella tariffa speciale a P. V. accelerata, pag. 453, ristampata col 17° supplemento, modificare il nome della stazione di Cannstatt in « Stuttgart-Cannstatt (2) » riportandolo coi relativi prezzi a pag. 457 della tariffa stessa.

La disposizione di cui l'ordine di servizio N. 251-1999 deve essere annullata, dovendo restare in vigore quella corrispondente pubblicata coll'ordine di servizio N. 237-1909.

Ordine di Servizio N. 301. (Servizio I).

Trasferimento a Roma dell'ufficio approvvigionamenti di Firenze.

A datare dal 1° novembre 1909 l'ufficio approvvigionmenti con sede provvisoria a Firenze e di cui l'ordine generale N. 23-1905 si trasferisce a Roma presso la sede del servizio centrale VI (approvvigionamenti e magazzini).

La corrispondenza e ogni altro atto che, a norma delle disposizioni ora in vigore, si dirigono al capo dell'ufficio approvvigionamenti in Firenze dovranno dal 30 corrente mese essere indirizzati al capo del servizio VI in Roma.

Ordine di Servizio N. 302. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 15 ed al personale delle gestioni

Trasporti di merci per la Russia. Duplicato della lettera di vettura per le operazioni doganali alla frontiera Russa.

(Vedi Ordine di Servizio N. 168-1908).

Le ferrovie austriache partecipano che le autorità doganali russe respingono tutti i trasporti destinati a stazioni russe non scortati da un tagliando in più della lettera di vettura, prescritto dalle autorità medesime, per le operazioni alla frontiera, in luogo della *Dichiarazione per le Dogane*, mod. H-*1*.

Pur tenendo presente il disposto dell'art. 10 punto (1) della convenzione internazionale di Berna, si informano di ciò le stazioni, perchè facciano presenti ai mittenti di trasporti diretti a stazioni russe, od anche alla stazione di Granica, situata su territorio russo ma dipendente dalle ferrovie austriache Imperatore Ferdinando, l'obbligo di presentare alla ferrovia un tagliando in più della lettera di vettura, compilato

in modo perfettamente identico alla lettera di vettura originale e come questa da munirsi della firma dello speditore e del bollo della stazione mittente. Detto tagliando deve essere intestato: « Documento doganale ».

Di ciò è da farsi annotazione all'art. 20 del regolamento per il servizio doganale sulle ferrovie (prime tre parti) edizione 1° luglio 1908.

Ordine di Servizio N. 303. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio Italo-Svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 270-1909)

Col 1° novembre 1909 viene pubblicato il 20° supplemento alla tariffa diretta Italo-Svizzera, il quale, oltre a poche varianti ed aggiunte attivate precedentemente in via di istruzione, comprende la ristampa della tariffa eccezionale N. 21 P. V., applicabile sulle percorrenze estere ai trasporti di agrumi a vagone completo, colle riduzioni concesse dalle ferrovie svizzere.

Detto supplemento verrà, come di consueto, distribuito dall'ufficio contabilità riassuntiva prodotti di Firenze alle stazioni ed uffici interessati, con una scorta in più alle stazioni principali per la vendita al pubblico al prezzo di cent. 10 per esemplare.

Con effetto dal 15 ottobre 1909, il testo delle condizioni che precedono la tariffa eccezionale svizzera N. 9 P. V. (formaggi sodi), viene modificato come appresso:

Condizioni.

1. — I prezzi delle colonne *c-d* sono applicabili alle spedizioni destinate oltre mare, facenti scalo a *Genova P. C. calate, Genova Principe, S. Limbania Magazzino C., S. Limbania calate, Sampierdarena 1ª e 2ª fermata, Rivarolo Ligure Docks e Venezia S. Basilio,* in combinazione coi prezzi italiani della *tariffa speciale di transito* di cui a pag. 230-231.

2 — I prezzi delle colonne *a-b* sono applicabili alle spedizioni *per tutte le rimanenti stazioni*, comprese *Genova loco, Rivaloro Ligure loco, Sampierdarena loco* e *Venezia loco* (*Venezia S. Lucia*).

Ordine di Servizio N. 304 (SERVIZIO X).

Regolamento per gli agenti delle officine del materiale rotabile.

Il Consiglio di Amministrazione nella adunanza del 15 ottobre 1909 ha approvato il regolamento per gli agenti delle officine del materiale rotabile dal grado 13° al 16° stabili, in prova od avventizi, a complemento del vigente regolamento del personale, approvato con R. D. N. 417 in data 22 luglio 1906, ed ha stabilito che esso sia valido a partire dal 1° novembre 1909.

Il regolamento, stampato in fascicolo a parte, sarà consegnato ad ogni agente interessato che dovrà rilasciarne apposita ricevuta, da conservarsi nella rispettiva posizione personale con annotazione sul foglio matricolare.

Circolare N. 89. (SERVIZIO I).

Funzionari delle divisioni compartimentali incaricati di ricevere e stendere i contratti.

(Vedi Circolare N. 10-1909)

A datare dal 21 ottobre 1909 la funzione di stendere e ricevere i contratti pel Compartimento di Ancona sarà affidata all' Ispettore Capo Ing. GIUSEPPANTONIO MURICCHIO, in sostituzione dell'Ispettore Capo Ing. ELIGIO MIGLIOLI.

A sostituto del Delegato ai contratti rimane confermato l'Ispettore Ing. EZIO TAGLIAFERRI.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-Corrige.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 5, 27 e 46

Ordine di Servizio N. 272-1909 (Bollettino 38). A pag. 678, decima riga, invece di: « *dell'Istruzione N. 21-1907 dell'ex Servizio IX* », leggasi: « *delle Norme per il servizio contabile delle gestioni merci (Edizione 1-7-09) pubblicate con l' Ordine di Servizio N. 160-1909 (Boll. 24)* ».

A pag. 679, quarta riga, invece di: « *57 dell'Istruzione N. 22-1907 dell'ex Servizio IX* » leggasi: « *37 delle norme per il servizio contabile del Capo Stazione (Edizione 1-7-09) pubblicate coll'Ordine di Servizio N. 160-1909 (Boll. 24)* ».

Alla stessa pagina, capo 4, terza riga, correggere la parola: « *contabizzato* » in « *contabilizzato* ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4,00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti.	„ 8,00

ANNO II - N. 43.

28 OTTOBRE 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*

Per memoria.

Roma, Ottobre 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

LEGGE *n. 122 del 25 giugno 1909 relativa alla costituzione in consorzi delle Società Cooperative di produzione e lavoro per assumere appalti di lavori pubblici* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Le Società cooperative di produzione e lavoro legalmente costituite possono riunirsi in Consorzio per assumere in tutte le parti del Regno appalti di opere pubbliche dello Stato e degli enti morali.

A questi Consorzi può essere affidata, anche per trattativa privata, l'esecuzione di tali opere, purchè l'importo a base di appalto non superi il doppio dell'ammontare totale degli appalti che potrebbero essere affidati alle singole Società costituenti il Consorzio secondo le norme vigenti e l'appalto di ogni opera non superi l'importo di due milioni.

In ogni caso di gara o di trattativa privata, l'ammissione di Consorzi di cooperative all'appalto rimane subordinata al giudizio insindacabile dell'Amministrazione che decide sulle sufficienti garanzie d'idoneità, stabilità e solvibilità dei Consorzi stessi.

Ai Consorzi sono estese, per la formazione della cauzione, le stesse norme vigenti per le Società cooperative di produzione e lavoro.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* del Regno n. 160 del 10 luglio 1909.

Art. 2.

Le Società cooperative di produzione e lavoro che intendano riunirsi in Consorzio agli effetti dell'articolo precedente, debbono farne domanda al Ministero di agricoltura, industria e commercio, presentando, oltre la proposta di statuto di Consorzio, i loro statuti approvati e pubblicati nei modi di legge.

Nella proposta di statuto debbono essere determinati l'oggetto e la durata del Consorzio, la sua sede, il suo patrimonio, i contributi delle singole Società, i modi di versamento, la rappresentanza e gli organi d'Amministrazione del Consorzio, le norme relative alla responsabilità del Consorzio, delle singole Società e degli amministratori fra loro e verso i terzi.

Art. 3.

Il Consorzio è costituito e il suo statuto approvato con decreto Reale su proposta del Ministro d'agricoltura, industria e commercio, di concerto con quello dei lavori pubblici; il decreto dev'essere pubblicato, assieme allo statuto, nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e nei Bollettini ufficiali delle Prefetture, presso le quali sono iscritte le singole Società costituenti. il consorzio.

Contro il diniego del decreto di costituzione del Consorzio e contro la negata approvazione in tutto o in parte dello statuto, è ammesso il ricorso alla 5ª sezione del Consiglio di Stato.

Le norme del presente articolo sono osservate anche per le eventuali modificazioni dello statuto.

Art. 4.

Il Consorzio di cooperative costituisce persona giuridica e soggiace alle norme del Codice di commercio per le sue operazioni commerciali e per tutti gli effetti che ne derivano.

Art. 5.

I Consorzi di cooperative godono di piena autonomia e i loro atti non sono soggetti ad approvazione superiore.

Essi sono però sottoposti alla vigilanza del Ministero di agricoltura, industria e commercio, che l'esercita d'intesa, ove ne sia il caso, con quello dei lavori pubblici.

Art. 6.

Ai Consorzi di cooperative di produzione e lavoro agli effetti degli articoli 1, 2 e 3, è applicabile nei rapporti della tassa di bollo la esenzione prevista nell'art. 29 n. 9 della legge sul bollo (testo unico 4 luglio 1897, n. 414), purchè il capitale complessivo del Consorzio non superi L. 200.000 e ogni singola Società non vi contribuisca con un concorso maggiore di Lire 30.000.

Gli atti dei Consorzi di cui al precedente comma sono soggetti alla registrazione col diritto fisso di L. 1,20.

Le esenzioni e riduzioni di tassa, concesse nel presente articolo, avranno effetto per un quinquennio dalla data di costituzione del Consorzio anche quando le cooperative, che compongono il Consorzio, abbiano singolarmente perduto il diritto alla esenzione concessa dalle leggi in vigore, per la decorrenza del quinquennio.

Art. 7.

Quando in favore di cooperative, Banche popolari, Casse di risparmio ed altri Istituti di credito siano state fatte cessioni, regolarmente riconosciute dall' Amministrazione, sulle somme dovute all'Amministrazione stessa ad una cooperativa o Consorzio di cooperativa di produzione e lavoro per un appalto di opere pubbliche, nessun sequestro o pignoramento è ammesso sul prezzo di appalto fino alla concorrenza dell'ammontare della cessione, nè può produrre sospensioni nel corso dei pagamenti.

Art. 8.

Per pagamento di acconti negli appalti a cooperative o Consorzi di cooperative di produzione e lavoro possono emettersi mandati di anticipazione fino alla somma di L. 50.000 ed a disposizione fino a L. 100.000.

Art. 9.

Le cessioni di credito, di cui all'art. 7 della presente legge, e i contratti di apertura di credito fatti con cooperative e con Consorzi di cooperative da altri sodalizi cooperativi, Casse di risparmio, Banche popolari e qualsiasi altro Istituto di credito, per fornire le somme occorrenti alla esecuzione dei lavori pubblici, sono sottoposti ad una tassa di registro in ragione di centesimi 12 per ogni 100 lire o frazioni di 100 lire, decimi compresi.

Art. 10.

Sono abrogati il secondo, terzo e quarto comma dello art. 32 della legge 7 luglio 1907, n. 429. dell'art. 5 della legge 19 luglio 1907, n. 549, e dell'art. 59 del testo unico delle leggi a favore della Sardegna approvato con R. decreto 10 novembre 1906, n. 844.

E' altresì abrogato l'art. 23 della legge 9 luglio 1908, n. 445, in quanto estende alle opere pubbliche di Basilicata le citate disposizioni della legge 9 luglio 1907, n. 549.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Venezia, addì 25 giugno 1909.

VITTORIO EMANUELE.

BERTOLINI
LACAVA.
COCCO-ORTU.
CARCANO.

Visto, *Il Guardasigilli:* ORLANDO.

Ordine di Servizio N 305. (SERVIZIO VII e XI).

Distribuito gli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Torino.

Attivazione del doppio binario sul tratto Bivio Sangone - Sangone e sistemazione dei segnali del Bivio Sangone.

Con l'orario generale del 15 ottobre 1909 è stato attivato anche il doppio binario sul tratto Bivio Sangone-Sangone della linea Torino-Pinerolo, e pertanto il servizio a doppio binario sulla medesima linea è ora esteso all'intero tratto Torino P. N.-Sangone.

In conseguenza venne provveduto alla sistemazione de segnali del Bivio, verso Sangone, sostituendo l'unico semaforo che proteggeva il bivio rispetto ai treni pari provenienti tanto dalla linea di Pinerolo che da quella di Trofarello, con due distinti semafori ad un'ala di I categoria accoppiata ad ala di avviso, impiantati a sinistra dei treni cui comandano ed alla distanza dalla punta del deviatoio di m. 95 quello verso Sangone e di m. 173 quello verso Moncalieri. Il semaforo poi, lato Sangone, è preceduto da un semaforo di III categoria alla distanza di m. 467.

Ordine di Servizio N. 306. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio italo-austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 217-1909).

A datare dal 15 ottobre 1909 sono state apportate nella tariffa diretta italo-austro-ungarica le seguenti modificazioni ed aggiunte:

Nomenclatura e classificazione delle merci a P. V.

Nell'intestazione delle voci N. 901/501 fino a 903/501 *d* (pag. 50 *a* ristampata col 6° supplemento) cancellare le parole « e sportelli di forni ».

Nell'intestazione delle voci tedesche N. 501/90 fino a 501 *d*/903 (pag. 98 *a* ristampata pure col 6° supplemento) cancellare le parole « Feuerrahmen mit Türen ».

Nella voce N. 369/1175 modificare la classificazione italiana come appresso:

« | - | 8 | 22 | ».

Cancellare la voce N. 1442/1435 sostituendola con le seguenti nuove voci:

1442	1435	**Margarina** (Vedi anche oleomargarina)	7	5 Spec.	12 n. 55	11	3 a (†)	3 b (†)	11	3 a (†)	31 (†)
1623 a	1637 a	**Oleomargarina**	7	5 Spec.	12 n. 55	11	3 a A (*)	3 b 3 c (*)	11	3 a A (*)	31 3 c (*)

(†) In vigore dal 1° dicembre 1909.

(*) Applicabile soltanto per l'esportazione dal territorio dell'unione doganale dei due Stati della Monarchia austro-ungarica.

È inteso che, in seguito a queste ultime modificazioni, ai trasporti a vagone completo di « margarina » sono da applicarsi fino al 30 novembre 1909, i prezzi della classe A (5 tonnellate) e della eccezionale 3-*c* (10 tonnellate), attualmente previsti in tariffa per tale merce.

Nel testo tedesco della nomenclatura cancellare la voce « 1435/1442 » sostituendola con quelle qui appresso indicate:

1435	1442	**Margarine** (siehe auch Oleomargarine)
1637 a	1623 a	**Oleomargarine**

Nell'elenco delle stazioni *austro-ungariche*, le seguenti stazioni devono essere cancellate e sostituite come appresso:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Böhm.-Trubau	K. K. St. B.	Wien S. B. (*)	Wien S. B. (*)	—	989	681	—	7	1-6	—
Eppenstein	K.K. St. B.	—	Judenburg (*)	—	—	216	—	—	1-7	—
Kruman	K.K. St. B.	Budweis (*)	Budweis (*)	—	744	551	—	7	1-6	—
Taxwirth (4)..	K.K. St. B.	—	Judenburg (*)	—	—	237	—	—	1-7	—

Modificare il nome delle sottoindicate stazioni come è rispettivamente indicato qui appresso:

Balaton-Szt. György in « Balatonszentgyörgy ».
Boglàr in « Balatonbogiàr ».
Fonyòd-Fürdötelep in « Fonyòd ».
Kis-Szabahadka in « Kisszabadka ».
Mura-Keresztur in « Murakeresztur ».
Nagy-Igmànd in « Nagyigmànd ».
Nagy-Kanizsa in « Nagykanizsa ».
Szemes in « Faluszemes ».
Zala-Szt.-Ivàn in « Zalaszentivàn ».

La stazione di Kotor-Alsò-Domboru cambia il nome in « Kotor-Alsòdomboru », e non essendo ammessa alla corrispondenza diretta, deve ritenersi stampata in *caratteri comuni*, cancellando nello stesso tempo l'asterisco esposto alla stazione di ricarteggio e la relativa distanza nella colonna del transito di Cormons.

Per le stazioni di *Balatonszentgyòrgy, Balatonboglàr, Dömötöri, Faluszemes, Fonyòd, Gelse, Gyorvàr, Komárváros, Màrintelep, Molnari, Oszkò, Szantòd, Szt. Mihàly-Pacsa, Vasvar e Zalaszentivàn.* Modificare il nome della stazione di ricarteggio « Nagy-Kanizsa » in *Nagykanizsa* ».

Nelle tariffe generali (pag. 270-271) e nella eccezionale N. 16 (pag. 289), modificare il nome Nagy-Kanizsa, in « Nagykanizsa.

Nella tariffa eccezionale N. 12, ristampata col 2° supplemento, modificare il nome delle seguenti stazioni come è rispettivamente indicato qui appresso:

Balaton-Szt.-György in « Balatonszentgyörgy ».
Boglàr in « Balatonboglàr ».
Fonyód-Fürdötelep in » Fonyòd ».
Mura-Keresztùr in « Murakeresztur »
Nagy-Igmànd in « Nagyigmand ».
Nagy-Kanizsa in « Nagykanizsa ».
Szemes in « Faluszemes ».
Zala-Szt.-Ivân in « Zalaszentivàn ».

Con effetto dal 1° novembre 1909 nella detta tariffa diretta italo-austro-ungarica sono da farsi le seguenti aggiunte:

Nella tariffa generale pag. 264 aggiungere a suo posto il nome della nuova stazione di Bohm-Trübau, riportandovi di contro, nella colonna della classe I (6ª colonna), i prezzi per quintale sottoindicati:

		Classe I
Bohm-Trübau.	Peri.	13,35
	Pontebba . . .	9,53

Nella tariffa eccezionale N. 13 ristampata col 3° supplemento, introdurre l'indicazione delle seguenti nuove stazioni coi relativi prezzi per quintale:

	Peri transito						Pontebba transito					
	a 1	*a* 2	*b* 1	*b* 2	*c*	*d*	*a* 1	*a* 2	*b* 1	*b* 2	*c*	*d*
Eppenstein.	2.22	2.20	1.61	1.61	1.88	3.63	1.08	1.04	0.94	0.92	0.92	1.97
Taxwirth	2.32	2.30	1.56	1.56	1.92	3.68	1.18	1.14	1.03	1.01	1.01	2.13

Nella tariffa eccezionale N. 14 (pag. 287), ristampatasi col 2° supplemento, aggiungere a suo posto il nome della stazione di Krumau, coi relativi prezzi per quintale qui sotto indicati

	Peri transito				Pontebba transito			
	a	*b*	*c*	*d*	*a*	*b*	*c*	*d*
Krumau	—	2.39	2.51	—	—	2.10	2.10	—

Nella tariffa eccezionale N. 25, pag. 298, introdurre la seguente nuova stazione, coi relativi prezzi per quintale:

		Peri transito									Pontebba transito								
		a	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*	*g*	*h*	*i*	*a*	*b*	*c*	*d*	*e*	*f*	*g*	*h*	*i*
Bohm-Trübau.	senza vincolo peso.	9.12	—	—	—	—	—	12.11	—	—	6.66	—	—	—	—	—	9.53	—	—

Nella detta tariffa eccezionale ai prezzi della serie *f* e *g*, attuatisi col 6° supplemento per la stazione di *Freiwaldau-Grafenberg* via Peri e via Pontebba, esporre il richiamo « (3) ».

Nella tariffa eccezionale N. 28 (pag. 300 ristampata col 3° supplemento) aggiungere la nuova stazione di Ronchi col seguente prezzo per quintale:

	Cormons transito		
	a		*c*
Ronchi	—	—	0.18(5)

(5) Applicabile soltanto ai trasporti di calce viva in esportazione dal territorio dell'Unione doganale dei due Stati della Monarchia Austro-Ungarica.

La distanza dalla stazione di *Liebau a Peri transito*, indicata, nell'Ordine di Servizio 174-1909, in km. 1904, va rettificata in « km. 1094 ».

Ordine di Servizio N. 307. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 275-1909).

Con effetto dal 20 ottobre 1909 i prezzi delle tariffe eccezionali 3 *b* e 4 *b* per la stazione di *Anvers transit* (*Bassin-Entrepôt, Sud Quai e Kiel*) devono essere annullati e sostituiti come appresso:

		Tariffe eccezionali	
		3 b	4 b
Anvers transit (*Bassin-Entrepôt, Sud Quai e Kiel*).	Pino	3.80	4.65 3.80 (*)
	Chiasso	3.98	4.88 3.98 (*)

(*) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di lana lavata, lana umida, lana meccanica ricavata dagli stracci e cascami di lana.

Detti nuovi prezzi, con la rispettiva nota, devono essere annotati a pag. 167 della tariffa diretta italo-belga, annullando la nota (*) ed il prezzo di L. 4,10 inscritti in tariffa col 3° supplemento.

Ordine di Servizio N. 308. (SERVIZIO VII e X).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, e 7 del compartimento di Venezia

Modificazioni ai segnali di partenza dei treni dal F. V. della stazione di Mestre.

(Vedi Ordine di Servizio N. 196-1908).

Dalle ore 8 del 1° novembre 1909, il semaforo di partenza a tre ali in stazione di Mestre verrà trasformato in semaforo a quattro ali che comanderanno, a cominciare da quella superiore, ai treni in partenza dal F. V. rispettivamente per Padova, per Bassano, per Treviso e per Portogruaro, sopprimendosi in pari tempo l'attuale disco che comanda agli stessi treni per Bassano.

Ordine di Servizio N. 309. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 284-1909)

Dal 1° novembre 1909 la stazione di Grignasco sarà ammessa al servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

In conseguenza, alla pag. N. 56 della Tariffa del detto servizio cumulativo (edizione 16 novembre 1898), dovrà farsi, alla sede opportuna, la seguente aggiunta:

Grignasco	S	G. P.	Civitavecchia Genova (1)	597 186	Genova	186

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Errata-Corrige

Nel prospetto allegato alle Circolari 39, 40, 41 e 42 del 1909, pubblicate nel *Bollettino ufficiale* N. 25-1909, il prezzo pel trasporto a domicilio delle granaglie ecc. alla stazione di **Massa** che è indicato in L. **0,50** deve correggersi in L. **0,40**.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. **4,00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ **8,00**

ANNO II - N. 44.

4 NOVEMBRE 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, Novembre 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Ordine di Servizio N. 310. (SERVIZIO VII e XI).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, e 7
del Compartimento di Torino.

Protezione del P. L. al Km. 0 + 645,65 della linea Cuneo-Vievola.

Per la protezione del passaggio a livello della strada provinciale Cuneo-Mondovì al Km. 0 + 645,65 della linea Cuneo-Vievola, dalle ore 7 del 10 novembre 1909 verrà attivato in stazione di Cuneo un disco, piccolo modello, situato all'esterno — lato Boves — del marciapiede principale e cioè a m. 66 dall'asse del F. V. ed a m. 580 dall'asse dell'attraversamento.

Dalla parte di Boves, il P. L. sarà protetto dallo stesso disco di II categoria della stazione di Cuneo, opportunamente allontanato a m. 1166 dalla punta del deviatoio estremo ed a m. 850 dall'asse dell'attraversamento, collegandone inoltre la manovra a via libera ad un consenso meccanico azionato dal guardiano dello stesso passaggio a livello.

Ordine di Servizio N. 311 (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni.

Servizio cumulativo colla Società Veneta. — Estensione di servizio del « Raccordo Gervasutta ».

(Vedi Ordine di Servizio n. 376-1908)

A datare dal 20 settembre 1909 il « Raccordo Gervasutta », situato fra le stazioni di Udine e Risano della linea Cividale-Udine-Portogruaro, appartenente alla Società Veneta, è stato abilitato, oltrechè ai trasporti delle Ditte Angelo Scaini e Vit-

torio Zavagna, anche a quelli della Raffineria olii minerali (Società Anonima di Budapest) limitatamente sempre alle spedizioni a piccola velocità ordinaria a vagone completo.

Opportuna aggiunta dovrà essere introdotta alla nota (1) in calce alla pagina 20 del « Prontuario dei Servizi cumulativi e di corrispondenza (edizione 16 agosto 1909) ».

Ordine di Servizio N. 312. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ed operai ferroviari.

(Vedi Ordine di Servizio N. 290-1909)

Cooperativa di Bussoleno. — La Società cooperativa di consumo e beneficenza fra i ferrovieri di Bussoleno, ammessa a fruire con l'Ordine di Servizio N. 84-1909, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società cooperative ferroviarie sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite dal Regolamento di cui l'Ordine di Servizio N. 25-1901 (ex Rete Adriatica) e l'Istruzione N. 12-1901 (ex Rete Mediterranea), è inoltre ammessa dal 10 novembre 1909 al servizio di distribuzione delle derrate alimentari ai propri soci residenti nelle stazioni e lungo le linee Collegno-Bardonecchia stazione e Bussoleno-Susa.

Saranno quindi da farsi le opportune aggiunte tanto nell'art. 17, quanto nell'allegato *C* del Regolamento suddetto.

Cooperativa di S. Michele Extra. — La Società cooperativa di consumo costituitasi a S. Michele Extra (Verona) è ammessa dal 10 novembre 1909 a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e condizioni stabilite dal regolamento di cui l'Or-

dine di Servizio N. 25-1901 (ex Rete Adriatica) e l'Istruzione N. 12-1901 (ex Rete Mediterranea).

Il nome della predetta Società dovrà pertanto essere annotato nell'elenco allegato *A* del Regolamento medesimo.

Ordine di Servizio N. 313. (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Allacciamento della Cava Olivastri con la linea Foggia-Napoli ed estensione di servizio nella fermata di Valle di Maddaloni.

Col giorno 25 ottobre 1909, è stato attivato l'allacciamento della Cava Olivastri con la linea Foggia-Napoli, in prossimità della fermata di Valle di Maddaloni verso la stazione di Frasso Telesino Dugenta, a mezzo di due deviatoi incontrati di punta dai treni dispari e dai treni pari, rispettivamente alle progressive chilometriche 150+398 e 150+606.

A monte e parallelamente alla linea, si svolge poi un binario tronco della lunghezza di metri 243, al quale si accede mediante i suddetti deviatoi.

L'allacciamento è protetto da due semafori di 2ª categoria e situati entrambi a destra rispetto ai treni in arrivo ed alla distanza dal rispettivo deviatoio di metri 840 quello verso Frasso Telesino Dugenta, e di metri 954 quello verso Maddaloni Superiore, i quali servono anche di protezione della fermata.

Le leve di manovra dei semafori, sono collegate a quelle dei deviatoi a mezzo di serrature di sicurezza tipo Rizzi-Sola.

Dalla stessa data la fermata di Valle di Maddaloni è stata ammessa al servizio della piccola velocità ordinaria limitatamente ai trasporti in partenza a carro completo, eseguiti a nome della Ditta Arquati-Meschini-Morlacchi, e costituiti di materiali provenienti dalla cava di pietre della montagna Oli-

vastri, nonchè di calce viva della fornace esistente nell'area della cava medesima.

I trasporti non potranno essere gravati di assegno nè di spesa anticipata.

La divisione del movimento e traffico di Napoli provvede all'esercizio del raccordo, d'intesa con gli altri Servizi interessati.

Pertanto, a pagina 102 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche (edizione 1° luglio 1908) » di contro al nome della fermata di Valle di Maddaloni, e nella colonna 10, si dovrà aggiungere l'indicazione O (11) riportando in calce l'annotazione seguente:

(11) *Ammessa ai soli trasporti in partenza a carro completo, eseguiti a nome della Ditta Arquati-Meschini-Morlacchi e costituiti di materiali provenienti dalla cava di pietre della montagna Olivastri nonchè di calce viva proveniente dalla fornace esistente nell'area della cava medesima.*

Tali trasporti non potranno essere gravati di assegno nè di spesa anticipata.

Ordine di Servizio N. 314. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Ammissione della ferrovia della Valsugana (tronco Mestre-Castelfranco-Bassano) alla convenzione internazionale di Berna.

(Vedi Ordine di Servizio N. 372-1908)

In seguito a domanda fatta dalla Società Italiana per la ferrovia della Valsugana, è stata ammessa alla convenzione internazionale di Berna la linea Mestre-Castelfranco-Bassano-Primolano Confine, di cui fu aperto all'esercizio il solo tronco Mestre-Castelfranco-Bassano fino dal 15 luglio 1908.

E pertanto, a datare dal 25 ottobre 1909, i trasporti da e per l'estero in provenienza e destinazione delle stazioni di detta linea, possono essere scortati dalla lettera di vettura internazionale, ferma restando l'applicazione delle tariffe interne

o cumulative della ripetuta società sul proprio percorso, al pari di quanto già si pratica per le altre ferrovie secondarie italiane ammesse alla convenzione internazionale di Berna, ma non comprese nelle tariffe dirette coll'estero.

Avvertesi che nell' Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero (edizione ottobre 1901) e precisamente nella parte I, capo I, comma *b*) a pag. 7 si dovrà aggiungere l'indicazione del suddetto tronco.

Ordine di Servizio N. 315. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Biglietti di abbonamenti speciali.

(Vedi Ordine di Servizio N. 55-1907)

Nell' allegato *B* all'Ordine di Servizio N. 55-1907 devesi aggiungere il nome della stazione di Porto S. Giorgio, la quale viene fornita, a partire dal 1° novembre 1909, delle serie VI ed VIII, nonchè dei biglietti di congiunzione e di quelli ordinari per l'intera rete con validità di un mese.

Istruzione N. 7. (Servizio II).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Sequestro delle valute false o supposte tali.

(Vedi Istruzioni N. 1 e 7 - 1906 del Servizio II)

A complemento delle disposizioni emanate con le Istruzioni N. 1 e 7–1906 del Servizio II, ed allo scopo di rendere più efficace e spedita l'azione che deve esplicarsi nei casi di presentazione di valute false o supposte tali, si prescrive, su con-

forme richiesta del Ministero dell' interno che, ogni qualvolta occorra di procedere al sequestro delle medesime, se ne debba informare, *sempre* e *subito*, l'autorità di P. S., o, in mancanza, l'arma dei RR. Carabinieri locale.

A tale effetto, ferme restando le altre disposizioni contenute nelle Istruzioni su ricordate, in aggiunta alle medesime, si stabilisce che, dei verbali di sequestro, comunque redatti, si debba, d'ora innanzi, a cura dell'agente o dell' ufficio sequestrante, rimettere copia all' autorità di P. S., o, in mancanza, ai RR. Carabinieri della località nella quale risiede il presentatore delle valute false sottoposte a sequestro, o di quella in cui trovasi la stazione versante se trattasi di verbali redatti dalle casse compartimentali.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

FERROVIE DELLO STATO

Allegato alla Circolare N. 10 v-1909.

Stazione o treno ....

SERVIZIO VII

Inventario - per serie e quantità - dei carri dello Stato (compresi i noleggiati) e di altre Amministrazioni, alle ore 17 del giorno 10 novembre 1909.

DATA	F	G	H	L	P	Q	TOTALE		Ge	Go			TOTALE generale	Di altre amministrazioni esclusi i carri di proprietà privata	
	Chiusi per derrate	Chiusi per bestiame	Chiusi per merci	Aperti sponde alte	Aperti con o senza sponde	Aperti con bilico	Chiusi	Aperti	Carri chiusi scuderia	Carri a gabbia	Serbatoi	Gru		esteri	nazionali
Giorno 10 — In viaggio alle ore 17. (1) — Buoni.															
Giorno 10 — In viaggio alle ore 17. (1) — Guasti.															
Giorno 10 — Rimanenza in stazione. — Buoni.															
Giorno 10 — Rimanenza in stazione. — Guasti.															
dei quali in temporanea consegna ai Servizi Mantenimento e Costruzioni.															
Quantità per serie.															

ANNOTAZIONI

(1) Finca da riempirsi esclusivamente dal Capo treno.

Il sottoscritto scortava il treno ....
che alle ore 17 si trovava
- fermo nelle stazioni di ....
- in viaggio fra le stazioni di ....
- .... e ....

Il Capo treno

(firma) ....

NB. — Prospetto da allegarsi, a cura del Capo treno, al foglio veicoli. La stazione terminale del treno lo rimetterà col foglio veicoli alla propria Delegazione.

Treni che secondo l'orario dovevano giungere nella stazione terminale prima delle 17 e che giunsero invece dopo le 17:

treno .... giunto ore ....
treno .... giunto ore ....

Materiale inventariato dalla stazione e non preso in caricamento sul modulo 302/701.

Il Capo stazione

(firma) ....

NB. — Il presente prospetto - anche se negativo - dovrà inviarsi al Circolo o Sotto-Circolo di Riparti ione la sera dell'11 novembre allegato al modulo 302/701.

Circolare N. 10ᵛ (SERVIZIO VII).

Distribuita agli agenti delle classi 3, 4, 7, 8, 9, 11, 14. 15. 16, 17

Inventario generale dei carri al giorno 10 novembre 1909.

Il giorno 10 novembre 1909, si dovrà eseguire un inventario generale - *per serie e quantità* - dei carri in rimanenza nelle stazioni ed *in viaggio* alle ore 17.

I Capi stazione dovranno quindi provvedere che, per le ore 17 del predetto giorno venga eseguita una constatazione di *tutti i carri* - guasti compresi - sia dello Stato che noleggiati, nonchè di tutti i carri appartenenti alle ferrovie estere e secondarie italiane esistenti sui binari di stazione, o di deposito fuori stazione, nelle squadre di rialzo, nei depositi, negli stabilimenti raccordati, nei recinti delle dogane, nelle cave, ecc., esclusi i carri esistenti nelle officine, che saranno inventariati a cura di queste ultime.

Si dovranno inventariare anche i carri del traffico in temporanea consegna al mantenimento ed alle costruzioni, siano essi in composizione ai treni materiali o no, e poichè per tali carri necessita accertare il quantitativo di quelli che attualmente sono sottratti al traffico pei bisogni dei due predetti Servizi, si invitano le stazioni a specificare con esattezza la quantità per serie, come è richiesto dall'allegato prospetto.

Per l'accertamento dei carri giacenti sui binari alla dipendenza di altri Servizi, i Capi stazione prenderanno preventivi accordi coi reggenti i depositi, le squadre di rialzo, ecc., che da parte loro provvederanno perchè venga facilitato il compito degli agenti di stazione incaricati della constatazione.

L'inventario, da eseguirsi, come più sopra è detto, per *quantità*, dovrà essere tenuto distinto nel modo indicato dallo apposito prospetto.

Ad evitare omissioni e duplicati nell'inventario di cui trattasi, si prescrive quanto appresso:

Le stazioni eseguiranno l'inventario di tutti i carri che si

trovano giacenti nella stazione e sue adiacenze, compresi quelli che alle ore 17 si trovano, nella stazione originaria, in composizione ai treni pronti a partire, e quelli che alle ore 17 precise vi giungeranno con treni che nella stazione terminano la loro corsa.

Sarà invece da inventariarsi alle ore 17, a cura dei capi treno, tutto il materiale da merci dei treni che a quell' ora si trovano effettivamente in viaggio, siano essi, all'ora stessa, fermi in qualsiasi stazione od in viaggio.

Il capo conduttore di detti treni compilerà il prospetto inventariale, avendo cura di trascrivere nello stesso anche il numero o la lettera del treno, e la stazione dove il treno si trovava fermo alle 17, o le due stazioni fra le quali a quella ora stessa era in viaggio.

Il prospetto verrà spillato al foglio veicoli, consegnato alla stazione terminale del treno e da questa rimesso alla Delegazione veicoli della propria circoscrizione.

È fatto perciò obbligo alle sezioni del movimento di rimettere in tempo ai capi conduttori principali un adeguato quantitativo di moduli predisposti pei necessari prospetti inventariali, ed ai capi conduttori principali di fornirne tutti i capi conduttori dei treni (merci e viaggiatori, se in composizione di questi ultimi vi sono o vi possono essere carri) che per ragioni di orario devono trovarsi in viaggio alle ore 17.

Pei treni che, secondo l'orario, alle ore 17 dovrebbero aver terminata la corsa ma che, a cagione di ritardi, si trovano ancora in viaggio provvederà all'inventario la stazione terminale del treno, - quale sia per essere l'ora d'arrivo -.

È fatto però obbligo al capo conduttore di avvisare il capo stazione che il materiale non fu ancora inventariato.

La stazione farà apposita annotazione sul prospetto inventariale, indicando l'ora d'arrivo del treno.

Le sezioni del movimento e le divisioni senza sezioni, entro il 13 novembre comunicheranno alla delegazione veicoli una distinta di tutti i treni - ordinari, straordinari, supplementari - che alle ore 17 del 10 novembre si trovavano in viaggio; le delegazioni accerteranno che per ogni treno sia stato regolarmente compilato il prospetto inventariale, e per quelli mancanti

ne daranno avviso al Servizio Centrale VII che procederà disciplinarmente verso i responsabili.

Le divisioni senza sezioni e le Sezioni distaccate, riassumeranno i dati dell'inventario e li comunicheranno, in una alle distinte inventariali, alle rispettive delegazioni veicoli.

Le risultanze inventariali verranno riportate dalle stazioni sul modulo 302-701 del giorno 10 rettificandone le situazioni relative alla *rimanenza effettiva in stazione* senza tener conto delle differenze che fossero per risultare dalle registrazioni della giornata.

Le stazioni confinanti con le Ferrovie corrispondenti faranno risultare i soli carri di altre amministrazioni che al momento dell'accertamento sono in nostra consegna, ed i carri dello Stato non ancora consegnati alle Ferrovie predette o da queste a noi già consegnati.

Si raccomanda ai Capi stazione di affidare l'incarico di questo inventario ad agenti pratici, e di sorvegliare rigorosamente le operazioni, affinchè l'inventario stesso venga eseguito con la voluta esattezza.

Circolare N. II^{v}. (SERVIZIO VII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 3, 4, 11

Riscaldamento treni viaggiatori.

(Vedi Ordine di Servizio N. 120-1907).

Con riferimento all'Ordine di Servizio N. 120-1907 e richiamando le disposizioni in esso contenute, si distribuiscono al personale interessato i seguenti elenchi *pubblicati in fascicolo separato*.

1. l'elenco delle stazioni che per l'inverno 1909-1910 saranno incaricate del servizio scaldapiedi e del loro ricambio di treni di passaggio.

2. quello dei veicoli F. S. (comprese le carrozze delle Regie Poste) in servizio al 31 agosto 1909 o d'imminente consegna, atti ed essere riscaldati a vapore.

Quanto agli elenchi dei treni riscaldati a vapore e dei treni che debbono avere le terze classi riscaldate con scaldapiedi, di cui è cenno nel citato Ordine di Servizio, non si è fatta speciale pubblicazione perchè il primo figura già nella pubblicazione « Norme e Prospetti generali sulla composizione dei treni viaggiatori » e nella « Prefazione al libro orario parte I » ed il 2° non è più necessario, atteso che il riscaldamento delle terze classi è ormai esteso a tutti i treni della rete, eccezione fatta, per ora di quelli delle linee Sicule.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato	L. 4,00
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti.	„ 8,00

ANNO II - N. 45. 11 NOVEMBRE 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

Per memoria.

Roma, Novembre 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-Corrige

Ordine di Servizio N. 296-1909 (Boll. 42). Alla sesta riga, invece di: Giovanni *Cuudele* e figli di Pontecagnano, leggasi: Giovanni *Crudele* e figli di Pontecagnano.

Ordine Generale N. 21 (Servizio I).

Nuova circoscrizione dei riparti di movimento di alcune divisioni del movimento e traffico.

1. Si avverte che a partire dal giorno 15 novembre 1909, si attueranno le seguenti modificazioni nella circoscrizione dei riparti del movimento di alcune divisioni del movimento e traffico:

a) Il riparto di movimento di Potenza (*linea Potenza* (*c*) *Metaponto* (*c*), *Taranto* (*e*)), passerà dalla sezione movimento di Napoli alla dipendenza di quella di Bari.

b) I riparti di movimento di Sulmona e di Avezzano saranno suddivisi in tre, costituendo una nuova sede ad Isernia, e precisamente:

Riparto di Isernia: da Caianello (*e*) a Sulmona (*e*);
» di Sulmona: da Avezzano (*c*) a Pescara (*e*);
» di Avezzano: da Avezzano (*c*) a Prenestina (*e*) e da Avezzano a Roccasecca (*e*).

c) La sede del riparto di movimento di Velletri passerà a Roma, quella del riparto di movimento di Legnago a Verona e quella del riparto di movimento di Venezia a Padova.

2. Si avverte inoltre:

a) che dal 16 febbraio 1909 i riparti di movimento della divisione per le linee Calabresi sono stati portati a 7 e costituiti come segue:

1° Residenza Sapri — da Battipaglia (*e*) a Praja d'Ajeta (*c*);
2° » Paola — da Praja d'Ajeta (*e*) a S. Eufemia B. (*c*);
3° » Pizzo — da S. Eufemia B (*e*) a Villa San Giovanni (*c*);
4° » Reggio C. — da Villa S. Giovanni (*e*) a Roccella (*c*);

5° Residenza Catanzaro — da Roccella (*e*) a Catanzaro M. (*c*), da Catanzaro a S. Eufemia B. (*e*);
6° » Cotrone — da Catanzaro M. (*e*) a Sibari (*e*);
7° » Cosenza — da Metaponto (*e*) a Cosenza e Pietrafitta.

b) che dal 15 marzo 1909, i riparti di movimento della divisione di Palermo sono stati portati a 7 e costituiti come segue:

1° Residenza Palermo — da Palermo C. (*c*) a S. Caterina (*e*) e da Roccapalumba (*c*) ad Aragona Caldare (*e*);
2° » Palermo — da Palermo C. (*e*) a Palermo P. e da Madonna dell'Orto a Trapani;
3° » Caltanissetta — da S. Caterina (*c*) a Porto Empedocle e da Canicattì a Licata (*c*);
4° » Catania — da Catania a S. Caterina (*e*) e da Bicocca a Valsavoia (*c*) ed a Caltagirone;
5° » Siracusa — da Valsavoia (*e*) a Licata (*e*);
6° » Messina — da Messina (*c*) a Catania (*e*);
7° » Milazzo — da Messina (*e*) a Bivio Fiumetorto (*e*).

c) che dal 10 settembre 1909 la sede del 3° riparto di movimento della sezione di Verona è stata trasferita da Vicenza a Cittadella, e dalla stessa data è stata trasferita da Venezia a Padova la sede del 1° riparto di movimento della sezione di Venezia.

3. Pertanto, in dipendenza delle suddette modificazioni, il prospetto delle circoscrizioni delle divisioni, sezioni, sovraintendenze e riparti del movimento e traffico allegato all'Ordine Generale N. 12 1908, verrà sostituito con quello allegato al presente Ordine Generale.

Le modificazioni di cui sopra, sono state approvate dal Consiglio di Amministrazione rispettivamente nelle sedute n. 42 del 14 ottobre, n. 79 del 22 gennaio, n. 85 dell'11 febbraio, n. 127 del 27 maggio e n. 29 del 15 settembre 1909.

Circoscrizione delle divisioni, sezioni, sovraintendenze e riparti del Movimento e Traffico.

DIVISIONI	SEZIONI	RIPARTI N.	RIPARTI Sede	LIMITI DEL RIPARTO	*Osservazioni*
Torino	Torino I		Torino	Sovraintendenza delle stazioni di Torino e linea Torino (e) – Trofarello (e) – Chieri.	c (compreso) e (escluso)
		1	Torino	Torino (e) – Modane (c); Bussoleno–Susa; Torino (e) Torre Pellice; Bricherasio–Barge.	
		2	Cuneo	Airasca (e) - Cuneo - Vievola; Cuneo-Bastia (e); Carmagnola(e) – Cuneo; Moretta-Brà (e); Saluzzo-Savigliano.	
		3	Savona	Trofarello (e) – Savona (c); Ceva – Ormea.	
	Torino II	1	Novara	Vercelli (e) – Rho (e); Novara – Borgomanero – Domodossola (e); Vignale – Varallo.	
		2	Mortara	Novara (e) - Torreberetti (c); Mortara-Vercelli (e); Mortara-Corsico (c); Mortara-Cava Carbonara (e).	
		3	Chivasso	Chivasso - Aosta; Torino (e)– Vercelli (e); Santhià–Arona (e).	
	Alessandria	1	Alessandria	Stazione di Alessandria e linea Alessandria-Torreberetti-Pavia (e).	
		2	Alessandria	Alessandria (e)-Brà (e); Cantalupo-S. Giuseppe (e).	
		3	Casale	Asti (e) – Mortara (e); Vercelli (e) – Valenza (e); Chivasso (e) – Casale.	
		4	Asti	Trofarello (e) – Alessandria (e): Asti-Castagnole (e); Asti-Acqui (e).	

DIVISIONI	SEZIONI	RIPARTI N.	RIPARTI Sede	LIMITI DEL RIPARTO	*Osservazioni*
Genova	Genova		Genova	Sovraintendenza scali e stazioni Sampierdarena, Rivarolo e Campasso.	Aggregato alla Sovraint. Scali.
		1	Genova	Genova-Ronco (e) (V. Busalla e V. Mignanego); Sampierdarena (e) – Acqui (e).	
		2	Genova	Sovraintendenza delle stazioni di Genova PP. e PB. e linea Genova–Spezia (e).	
		3	Savona	Sampierdarena (e)-Savona (e) –Ventimiglia (e).	
	Voghera	1	Pavia	Rogoredo (e) – Voghera (e); Pavia–Casalpusterlengo (e).	
		2	Voghera	Alessandria (e)-Piacenza (e); Bressana (e)-Broni.	
		3	Novi	Ronco (e) – Alessandria (e); Novi-Tortona (e).	
Milano	Milano I.		Milano	Sovraintendenza delle stazioni di Milano e Rogoredo.	
		1	Milano	Milano (e) – Chiasso.	
		2	Milano	Milano (e) – Gallarate – Arona (e); Gallarate-Laveno (e); Gallarate–Varese.	
		3	Arona	Vignale (e)–Iselle (e); Oleggio–Pino.	
	Milano II.	1	Lecco	Monza (e)–Lecco; Albate C. (e)–Lecco; Lecco–Sondrio; Colico–Chiavenna.	
		2	Bergamo	Calolzio (e)–Rovato (e); Seregno (e)–Ponte S. Pietro; Bergamo–Treviglio (e); Palazzolo-Paratico.	
		3	Brescia	Milano (e)–Verona (e).	
	Piacenza	1	Piacenza	Rogoredo (e)–Parma (e); Codogno–Cremona (e).	
		2	Cremona	Cremona–Treviglio (e); Olmeneta-Brescia (e); Cremona-Mantova (e); S. Zeno–Parma (e).	

DIVISIONI	SEZIONI	RIPARTI N.	RIPARTI Sede	LIMITI DEL RIPARTO	*Osservazioni*
Venezia	Venezia		Venezia	Sovraintendenza delle stazioni di Venezia e linea Venezia-Mestre (c).	
		1	Padova	Padova (e)-Mestre (e)-Portogruaro (e).	
		2	Udine	Casarsa (c)-Udine-Pontebba; Spilimbergo – Casarsa – Portogruaro (e); Udine-Cormons.	
		3	Treviso	Mestre (e)-Belluno; Treviso-Casarsa (e). Treviso-Motta di L.	
		4	Rovigo	Padova (e)-Bologna (e); Rovigo-Chioggia.	
	Verona	1	Verona	Stazioni di Verona e linea Verona-Padova (e).	
		2	Verona	Ala-Modena (e).	
		3	Verona	Dossebuono (e)-Rovigo (e); Mantova (e)-Monselice (e).	
		4	Cittadella	Padova (e)-Bassano; Vicenza (e)-Schio; Vicenza (e)-Treviso (e).	
Firenze	Firenze		Firenze	Sovraintendenza delle stazioni di Firenze e Rifredi e linea Firenze-Faenza (e).	
		1	Pistoia	Pisa (e)-Pistoia-Rifredi (e); Viareggio (e)-Lucca-Bagni di Lucca.	
		2	Arezzo	Firenze C. di M. (e)-Chiusi (c).	
		3	Siena	Empoli (e)-Chiusi (e); Asciano-Montepescali (e).	
	Pisa	1	Spezia	Spezia (c)-Sarzana (c); Parma (e)-Vezzano; S. Stefano-Sarzana.	
		2	Pisa	Sarzana (e)-Pisa (c); Avenza-Carrara.	
		3	Livorno	Livorno-Pisa (e)-Empoli (c) -Firenze (e).	
		4	Cecina	Pisa (e)-Grosseto (c); Colle Salvetti-Livorno (e); Cecina-Volterra; Campiglia M.-Piombino.	
	Bologna	1	Bologna	Bologna-Pistoia (e); Bologna-Poggio Rusco.	
		2	Parma	Parma (c)-Bologna (e).	

DIVISIONI	SEZIONI	RIPARTI N.	RIPARTI Sede	LIMITI DEL RIPARTO	*Osservazioni*
Roma			Roma	Sovraintendenza delle stazioni di Roma e raccordi.	
		1	Roma	Portonaccio (e)-Chiusi (e); Attigliano-Viterbo; Orte-Terni (e).	
		2	Roma	Roma T. (e)-Cassino (c).	
		3	Roma	Ciampino (e)-Cecchina-Velletri; Segni (e)-Velletri-Terracina; Ciampino (e)-Frascati.	
		4	Civitavecchia	Roma (e)-Grosseto (e); Palo-Ladispoli; P. Galera-Fiumicino.	
		5	Avezzano	Avezzano (e)-Prenestrina (e)-Avezzano-Roccasecca (e).	
		6	Sulmona	Avezzano (e) - Pescara (e).	
		7	Isernia	Caianello (e) - Sulmona (e).	
Ancona		1	Ravenna	Ferrara (e) - Rimini (e ; Castelbolognese (e)-Ravenna; Lugo-Lavezzola.	Il servizio interno e personale della stazione di Ancona e diramazione al Porto sono sorvegliati da apposito Ispettore della Divisione Movimento e Traffico.
		2	Rimini	Bologna (e)-Ancona (e);	
		3	Fabriano	Falconara (e) - Fabriano (e); Fabriano-Urbino; P. Civitanova (e)-Albacina.	
		4	Foligno	Fabriano (e)-Terni (e); Foligno-Terontola (e).	
		5	Aquila	Terni (e)-Sulmona (e).	
		6	S. Benedetto	Ancona (e) - Castellammare Adr. (e); Ascoli-P. d'Ascoli; Giulianova-Teramo.	
		7	Foggia	Castellammare Adr. (e) Foggia (e).	

DIVISIONI	SEZIONI	RIPARTI N.	RIPARTI Sede	LIMITI DEL RIPARTO	*Osservazioni*
Napoli	Napoli		Napoli	Sovraintendenza delle stazioni di Napoli e S. Giov. a Teduccio.	
		1	Napoli	Napoli (e) - Cancello - Cassino (e); Sparanise Gaeta.	
		2	Napoli	Napoli (e)-Salerno (e); Cancello (e) - Torre Annunziata - Gragnano; Codola (e) - Nocera.	
		3	Benevento	Napoli (e)-Caserta (e)-Benevento; Benevento-Avellino (e).	
		4	Avellino	Cancello (e)-Mercato S. Severino-Avellino-Rocchetta (e).	
		5	Salerno	Mercato S. Severino (e)-Salerno; Salerno-Battipaglia-Potenza (e); Sicignano-Lagonegro.	
	Foggia	1	Foggia	Foggia-Benevento (e); Foggia - Lucera; Foggia - Manfredonia.	
		2	Foggia	Cervaro (e)-Potenza (e); Rocchetta-Spinazzola (e).	
		3	Barletta	Foggia (e)-Bari (e); Barletta-Spinazzola (e); Cerignola-Cerignola Città; Ofantino-Margherita di Savoia.	
		4	Campobasso	Termoli (e) - Benevento (e); B. Bosco Redole-Carpinone (e).	
	Bari	1	Bari	Bari-Taranto (e); Spinazzola (e)-Gioia del Colle.	
		2	Brindisi	Bari (e) - Gallipoli; Zollino - Otranto.	
		3	Taranto	Taranto - Brindisi (e); Francavilla-Lecce (e); Novoli-Nardò (e).	
		4	Taranto	Potenza (e) - Metaponto (e) - Taranto (e).	

DIVISIONI	SEZIONI	RIPARTI N.	RIPARTI Sede	LIMITI DEL RIPARTO	*Osservazioni*
Reggio C.		1	Sapri	Battipaglia (e) – Praja d'Ajeta (c).	
		2	Paola	Praja d'Ajeta (e) – S. Eufemia B. (c).	
		3	Pizzo	S. Eufemia B. (e) – Villa S. Giovanni (c).	
		4	Reggio C.	Villa S. Giovanni (e) – Roccella (c).	
		5	Catanzaro	Roccella (e) – Catanzaro M. (c) – Sibari (e)	
		6	Cosenza	Metaponto (e) – Cosenza e Pietrafitta.	
Palermo		1	Palermo	Palermo C.(e)–S. Caterina (e): Roccapalumba (c)-Aragona C.(e).	
		2	Palermo	Palermo C. (e) a Palermo P.; Madonna dell'orto – Trapani.	
		3	Caltanissetta	S. Caterina (c)-P. Empedocle; Canicattì – Licata (c).	
		4	Catania	Catania–S. Caterina (e); Bicocca-Valsavoia (c); Caltagirone.	
		5	Siracusa	Valsavoia (e) – Licata (e).	
		6	Messina	Messina (c) – Catania (e).	
		7	Milazzo	Messina (e) – Bivio Fiumetorto (e).	

Ordine di Servizio N. 316. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 307-1909)

Col 15 novembre 1909 entrerà in vigore il 4° supplemento alla tariffa diretta italo belga (Via Gottardo) il quale comprende la ristampa completa della nomenclatura delle merci, nonchè molteplici varianti ed aggiunte all'elenco delle stazioni ed ai prezzi di trasporto sia per il percorso italiano sia per quello estero.

Detto supplemento verrà distribuito, come di consueto, dall'ufficio contabilità riassuntiva prodotti di Firenze alle stazioni ed uffici interessati, con una scorta in più alle stazioni principali per la vendita al pubblico al prezzo di centesimi 35 per esemplare.

Ordine di Servizio N. 317. (SERVIZI VII e XI).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7, 44, 45 e 46 del Compartimento di Torino.

Attivazione del raccordo e del blocco fra la stazione di smistamento di Alessandria e la linea Torino-Genova (verso il Bivio Tanaro). — Sistemazione dei segnali.

Dalle ore 12 del giorno 22 novembre 1909 saranno attivat

a) il raccordo della stazione di smistamento di Alessandria con la linea Torino-Genova, verso il bivio Tanaro, mediante un tratto di linea a doppio binario, che, partendo dal posto di manovra all'ingresso dello scalo, s' innesta a detta linea in corrispondenza alla Cabina C;

b) il sistema di blocco elettromeccanico fra la stazione di smistamento ed il bivio Tanaro;

c) i nuovi segnali impiantati in dipendenza del raccordo e del blocco, nonchè della sistemazione del piazzale della stazione di Alessandria, verso il predetto bivio.

Il dispositivo sia del raccordo che dei deviatoi e l'ubicazione dei segnali risultano dall'allegato schizzo, nel quale i segnali che non portano indicazione di categoria e non sono di avviso sono da considerarsi di prima categoria.

Ordine di Servizio N. 318. (Servizio X).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 11, 26, 27, 28, 29 e 31

Visite periodiche alle carrozze ed ai bagagliai adibiti ai servizi diretti internazionali.

(Vedi Ordini di Servizio N. 48-1907 e N. 287-1908).

In vista dei lunghi percorsi che compiono i veicoli F. S. specializzati pei servizi viaggiatori diretti internazionali e della moltiplicità di apparecchi e dispositivi speciali dei quali sono muniti, si dispone, a parziale deroga delle disposizioni contenute nell'Ordine di Servizio N. 48-1907, che alle carrozze ed ai bagagliai F. S. specializzati pei servizi internazionali venga eseguita la visita con rialzo ad intervalli non maggiori di 6 mesi e la visita semplice senza rialzo ad intervalli non maggiori di tre mesi.

Si rammenta di non tralasciare nessuna delle operazioni prescritte in occasione delle visite periodiche con o senza rialzo, e cioè, oltre alla visita degli assi, cuscinetti, boccole ed accessori siano pure visitati gli apparecchi di sospensione, trazione e repulsione, quelli dei freni a mano e continui, dei segnali di allarme, del riscaldamento a vapore, dell'illuminazione ed ogni altro apparecchio speciale di cui fosse munito il veicolo.

Non si dovrà pure tralasciare di eseguire un'accurata visita degli addobbi ed accessori interni dei compartimenti e delle ritirate provvedendo altresì per un'accurata e radicale pulizia tanto interna quanto esterna.

Quali siano le carrozze e bagagliai F. S. adibiti ai servizi internazionali risulta dalle circolari che periodicamente vengono diramate in ottemperanza alle prescrizioni dell'Ordine di Servizio N. 287-1908, ultima delle quali la Circolare N. 75-1909.

Ordine di Servizio N. 319. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Tariffa locale N. 601 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 164-1909).

Dal 15 novembre 1909 la tariffa locale N. 601 P. V. è estesa ai trasporti di *Vetrerie di fabbricazione nazionale* in partenza dalla stazione di *Casalmaggiore* e da quella di *Grandate-Breccia* delle Ferrovie Nord-Milano.

Per conseguenza nella intestazione della tariffa locale predetta dovranno essere aggiunte alla sede opportuna, le indicazioni della stazione di Casalmaggiore e di quelle delle stazioni di Albate Camerlata, Busto Arsizio, Camnago, Laveno Mombello, Milano La Librera, Novara, Seregno e Varese col richiamo (8) alla seguente nota da aggiungersi a pie' di pagina.

« (8) Esclusivamente pei trasporti provenienti in servizio cumulativo dalla stazione di Grandate-Breccia delle Ferrovie Nord-Milano.

Ordine di Servizio N. 320. (SERVIZIO IV).

Infortuni sul lavoro.

Si avverte che in dipendenza delle semplificazioni apportate agli affari riguardanti gli infortuni sul lavoro, a partire dal secondo semestre dell'anno corrente, non occorre più che sieno trasmessi al Servizio Centrale IV gli elenchi semestrali degli operai avventizi, di cui nel penultimo capoverso dell'Ordine di Servizio N. 160-1908.

Parimenti per gli operai aspiranti ad impiego che hanno eseguita la prova di lavoro, non occorre più che sia trasmesso al predetto Servizio il prospetto di cui nella Circolare del Servizio medesimo N. 13/8300 (IV) in data 5 marzo 1909.

Circolare N. 90. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Applicazione delle sopratasse e delle tasse di percorrenza dovute pei carri serbatoi impiegati pei trasporti in servizio interno ed internazionale.

(Vedi Circolare N. 244-1908).

Nonostante il richiamo fatto con la Circolare N. 244-1908, si è constatato che continuano a verificarsi, con molta frequenza, casi di omessa riscossione della sopratassa dovuta per i vagoni serbatoi di proprietà delle Ferrovie dello Stato, stabilite dall'articolo 2° dell'allegato 14 alle tariffe, e delle tasse di percorrenza dovute per i carri serbatoi dati a nolo ai privati dalla nostra Amministrazione.

A fine pertanto di evitare il ripetersi di tale irregolarità, si avverte che la responsabilità per l'applicazione della sopratassa e delle tasse di percorrenza anzidetta ricade, per i trasporti destinati all'estero od a ferrovie secondarie, anche in porto assegnato, sulle stazioni di partenza, le quali devono esporre, in porto assegnato, i relativi importi sui documenti che scortano le merci, nella rubrica delle tasse accessorie e separatamente da queste, con l'annotazione: *sovratassa da rispettarsi*.

Per le spedizioni invece in servizio interno, detta responsabilità ricade sulle stazioni di partenza o di destinazione, a seconda che trattasi di spedizioni in affrancato oppure in assegnato.

Nell'intento poi di mettere le stazioni meglio in grado di computare regolarmente la sopratassa e le tasse in parola, si rammenta che i serbatoi ad essi soggetti sono:

a) i serbatoi di *proprietà delle Ferrovie dello Stato* (eccettuati quelli destinati esclusivamente al trasporto del petrolio) inscritti a pagina 101 e 102 dell'elenco generale dei veicoli delle Ferrovie dello Stato in servizio al 30 giugno 1907 (edizione 1908) e successive appendici.

Tali serbatoi sono soggetti alla sopratassa di L. 0,00812 (trasporti a G. V.) e di L. 0,00721 (trasporti a P. V. Acc. ed a P. V. ordinaria) per chilometro e per tonnellata indivisibile di portata del serbatoio, sopratassa che deve essere applicata anche nel caso che detti serbatoi siano ceduti temporaneamente o noleggiati a terzi;

b) i *carri dati a nolo* a privati e da questi trasformati ad uso serbatoi con botti di loro proprietà, di cui la parte 8ª dell'elenco generale suddetto e l'ordine di servizio N. 271-1908, i quali sono soggetti alla tassa di percorrenza di L. 0,00515 per chilometro e per tonnellata indivisibile di portata del carro.

La detta tassa di percorrenza è ridotta a L. 0,00309 quando si tratta di spedizioni di vino comune, mosto ed uva pigiata destinate all'estero ed in partenza da stazioni delle linee Giulianova-Teramo, Sulmona-Cittaducale, Avezzano-Pereto, Tortoreto-Nereto-Castellammare Adriatico-Sulmona-Avezzano-Roccasecca-Isoletta e delle linee al sud di questa ultima.

Si rammenta che i carri-serbatoi di proprietà privata, di cui la parte 7ª del ripetuto Elenco Generale e relative appendici, sono esenti dalla sopratassa e dalle tasse di percorrenza delle quali tratta il presente Ordine di servizio.

Si avverte, infine, che, qualora avesse a verificarsi la lamentata irregolarità, saranno addebitati ai responsabili gli importi che non riuscisse possibile all'Amministrazione di ricuperare dalle parti e dalle Ferrovie corrispondenti.

Circolare N. 91. (Servizio IV).

Rimborsi previsti dall'art. 5 degli statuti della cessata Cassa pensioni e del cessato Consorzio di mutuo soccorso.

L'art. 5 degli statuti della cessata Cassa pensioni e del cessato Consorzio di M. S. prescriveva, per ottemperare alla disposizione contenuta nella seconda parte dello art. 17 della legge 29 marzo 1900, N. 101, che agli agenti inscritti ai detti

sodalizi e considerati operai a termini della legge per gli infortuni del lavoro, si dovesse alla fine di ogni anno, a cominciare dal 21 Ottobre 1902, rimborsare, in relazione all'ammontare dei loro stipendi e delle loro paghe, comprese le competenze accessorie, la metà delle somme che, per effetto delle disposizioni speciali per gli infortuni del lavoro, rimanevano a benefizio dei predetti sodalizi.

Alla applicazione della disposizione di cui sopra, la quale ha cessato di aver vigore a cominciare dal 1° Gennaio 1909, perchè abrogata con l'articolo 5, capoverso 5°, della legge 9 luglio 1908, N. 418, fu provveduto soltanto parzialmente; epperò si partecipa al personale interessato che l'On Consiglio di Amministrazione, allo scopo di darvi completa esecuzione, nella sua adunanza N. 31 del 16 settembre 1909, ha approvato il riparto dei rimborsi per gli agenti operai, tanto in attività di servizio che esonerati, già compartecipanti alla cessata Cassa pensioni od al cessato Consorzio di Mutuo soccorso.

La misura dei detti rimborsi è stata determinata tenendo presente che i medesimi non furono mai effettuati ai compartecipanti dei cessati Istituti Adriatici, e che a quelli dei cessati Istituti mediterranei e siculi furono effettuati limitatamente alle quote relative agli anni fino al 1904 per i primi e fino al 1906 per i secondi.

Le tabelle che indicano le qualifiche degli agenti aventi diritto ai rimborsi suddetti e le somme da rimborsarsi sono state pubblicate in fascicolo separato che, a cura del Servizio Centrale IV, sarà distribuito a tutti gli uffici incaricati della compilazione dei ruoli paga, ed alle stazioni della rete, affinchè il personale in attività di servizio ed i pensionati interessati possano prenderne visione.

A tale scopo, a cura dei capi stazione, il fascicolo contenente le tabelle suindicate dovrà rimanere affisso nel locale della stazione che sarà riconosciuto il più adatto, fino al 31 marzo 1910.

Giova avvertire che le somme che saranno pagate si riferiscono a tutto il periodo per il quale non fu effettuato il rimborso e che perciò, dopo eseguito il pagamento, nulla più potrà pretendersi da ciascun agente per quanto riguarda la suindicata disposizione.

Gli importi relativi ai rimborsi dovranno essere inscritti in apposita colonna intestata: « Rimborsi art. 5 statuti Cassa pensioni e Consorzio di mutuo soccorso » ed il totale dovrà essere addebitato al conto di spesa Titolo IV, conto 71, partitario 707.

Istruzione N. 8. (Servizi II e VI).

Oggetti di consumo da tenersi in speciale evidenza nei riguardi dei consegnatari.

In seguito alla pubblicazione del « Catalogo provvisorio di materiali ed oggetti di scorta nei magazzini » di cui l'Ordine di Servizio N. 208-1909, il prospetto *B* allegato alla Istruzione N. 10-1908 del Servizio II resta naturalmente annullato.

In sostituzione del prospetto *A* allegato alla medesima Istruzione — che deve ritenersi parimenti annullato — si pubblica, unito alla presente, un elenco degli oggetti che, classificati di *consumo* nel catalogo provvisorio dianzi ricordato, dovranno, quando ne sia riconosciuta necessaria la fornitura, essere dagli uffici registrati a sola quantità ritirandone però ricevuta dagli agenti ai quali vengono consegnati.

Perchè poi gli uffici possano, con maggior facilità, tenere in evidenza la destinazione ed il consumo di detti oggetti, di conformità a quanto si prescrive nell'ultima parte dell'Istruzione già citata, si dispone che le richieste relative siano presentate separatamente da quelle riguardanti altri oggetti di consumo, indicando sulle richieste medesime che si tratta di oggetti compresi nell'elenco allegato alla presente istruzione.

Oggetti considerati di consumo nel Catalogo provvisorio di materiali ed oggetti di scorta nei magazzini, edizione Luglio 1909, che dovranno essere registrati dagli uffici a sola quantità in apposito elenco, ritirandone ricevuta dagli agenti ai quali vengono consegnati.

Numero progressivo del catalogo	DENOMINAZIONE DEGLI OGGETTI
986	Ceste di . . . per legna, (dim. . . . .)
1347	Damigiane di vetro rivestite di vimini, da . . . . litri.
1349	Delucidatori per la copia dei disegni.
1592	Forbici comuni da ufficio.
1598	Forbici sagomate per lampisti.
1858	Imbuti di latta.
2432	Metri doppi, di legno, a N. . . stecche con molla
2433	Metri semplici » » . . stecche, con o senza molla
2435	Metri a nastro per vestiario
2707	Orci di terra cotta
2862	Passatoie di cocco alt. cm. . . .
3670	Soppedanei di cocco.
3719	Spazzole di radica con o senza manico, per lavatura carri bestiame.
3721	Spazzole di radica per velluto.
3725	Spazzole di setola, per panni.
3764*bis*	Sputacchiere di porcellana.
3848	Stampini di lamiera di . . . traforata.
3971	Tappeti di cocco, per pavimenti, da m. . . . .
4150	Trappole per topi.
4436	Zerbini di cocco a traforo, da m. . . . .
4437	Zerbini di cocco a spazzola, da m. . . . .

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente, ad una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . **L. 4,00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ **8,00**

ANNO II - N. 46. 18 NOVEMBRE 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

Per memoria.

Roma, Novembre 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-Corrige

Ordine Generale N. 21-1909 (Boll. 45). A pag. 752, comma *c*) cancellare la parole: « *e dalla stessa data è stata trasferita da Venezia a Padova la sede del 1° riparto ecc...* ».

A pag. 757, nella circoscrizione dei riparti della sezione di Bari, la sede del 4° riparto indicata a *Taranto*, va corretta in *Potenza*.

A pag. 758, nella circoscrizione dei riparti della divisione di Reggio C. il 5° riparto (Catanzaro) va ripartito in due: 5° *Catanzaro* coi limiti: « *Recelia* (*e*) – *Catanzaro M.* (*e*) ; *Catanzaro M.* - *S. Eufemia B.* (*e*) » e 6° *Cotrone*, coi limiti: « *Catanzaro M.* (*e*) - *Sibari* (*e*) ». Il riparto di Cosenza diventa 7°.

Ordine di Servizio N. 18? - 1909 (Boll. 38). A pag. 98, 7ª riga, correggere in 1° marzo la data del 1° febbraio 1910.

R. DECRETO *n. 705 del 3 settembre 1909, che estende agli agenti delle ferrovie secondarie la tariffa di abbonamento in vigore per gli impiegati governativi* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 39 della legge 7 luglio 1907, N. 429;
Sentito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quelli del tesoro e dell'agricoltura, industria e commercio;
Abbiamo decretato e decretiamo:

La tariffa d'abbonamento per gli impiegati ed agenti delle Amministrazioni centrali e provinciali dello Stato e rispettive famiglie, per gli operai degli stabilimenti militari, nonchè per le famiglie degli ufficiali e dei militari di truppa, di cui all'allegato n. 6-*C* delle tariffe e condizioni pei trasporti sulle ferrovie dello Stato, attuata in via di esperimento il 1° agosto 1907, è estesa, a partire dal 1° ottobre 1909, anche agli agenti stabili delle Società di ferrovie secondarie e loro famiglie, sempre quando le Società stesse consentano sulle proprie linee la tariffa medesima, non solo pei viaggi delle categorie di persone ivi indicate, ma anche pei viaggi degli agenti stabili delle Ferrovie dello Stato e rispettive famiglie.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei de-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del Regno n. 266 del 13 novembre 1909.

creti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Volta Mantovana, addì 3 settembre 1909.

VITTORIO EMANUELE

GIOLITTI.
BERTOLINI.
CARCANO.
COCCO-ORTU.

Visto, *Il guardasigilli :* ORLANDO.

Allegato A *all'Ordine di Servizio N. 324-1909.*

Società Veneta per Costruzione ed Esercizio di Ferrovie secondarie Italiane

Società Anonima sedente in Padova
Direzione dell'Esercizio « Padova »

Esercizio della linea « Ferrara-Cento »

Il servizio cumulativo oltrechè alle Ferrovie dello Stato è esteso a tutte le linee staccate della Società Veneta (esclusa la linea Torrebelvicino – Schio – Arsiero) nonchè alle Ferrovie Nord Milano, di Reggio Emilia, Santhià - Biella, Bari - Locorotondo, Valle Brembana, Rezzato-Vobarno, Alessandria-Ovada, Verona-Caprino-Garda, Sondrio-Tirano, Grignasco-Coggiola, Brescia - Iseo e Iseo-Edolo, della Valsugana, Lago di Como « Lariana » Lago d'Iseo (transito Paratico), ed alla linea Cerignola stazione – Cerignola città.

STAZIONI	Linea alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate					Impianti fissi							Distanze dal transito di
							Piani caricatori		Bilancie a ponte		Grue fisse			
		Grande Velocità	Piccola Veloc. Acc.	Piccola Velocità	Veicoli e Bestiame	Trasporti a Domicilio	di testa	di fianco	quantità	portata in tonn.	quantità	portata in tonn.	Sagoma limite	Ferrara
Cento	Ferrara-Cento	G	A	P	VB	—	—	F	1	30	1	6	S L	32
Dosso	»	—	—	P(1)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25
Mirabello . . .	»	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S L	13
Renazzo Corpo Reno.	»	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S L	28
S. Agostino. . .	»	G	A	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S L	20
S. Carlo	»	G	A	P	VB	—	—	—	—	—	—	—	—	18
Vigarano Mainarda	»	G		P	VB	—	—	F	—	—	—	—	S L	9

(1) *Limitatamente ai trasporti a carro completo.*

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 321-1909.*

Prospetto dei prezzi da riscuotersi per il per corso sulla Ferrovia Ferrara-Cento per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli eseguiti in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari.

STAZIONI	Amministrazione e linea alle quali appartengono	Transiti (punti di allacciamento colle reti principali)	Distanze dai transiti Km.	Tariffa differenziale *B* 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	Tariffa speciale per operai in comitiva 2ª classe	Tariffa militare 1ª cl.	2ª cl.	3ª cl.	Bagagli Base per tonnellata divisibile di 10 in 10 Kg.
Cento	Ferrovia Ferrara-Cento	Ferrara	32	2.35	1.60	1.10	0.90	0.95	0.70	0.50	7.232
Dosso	»	»	25	1.80	1.25	0.85	0.70	0.75	0.55	0.40	5.650
Mirabello	»	»	13	0.95	0.65	0.45	0.35	0.40	0.30	0.20	2.938
Renazzo Corpo Reno.	»	»	28	2.05	1.40	0.95	0.80	0.80	0.60	0 40	6.328
S. Agostino	»	»	20	1.45	1.00	0.70	0.55	0.60	0.45	0.30	4 520
S. Carlo	»	»	18	1.30	0.90	0.60	0.50	0.55	0.40	0.30	4.068
Vigarano Mainarda.	»	»	9	0.65	0 45	0.30	0.25	0.30	0.20	0.15	2.034

Prospetto dei prezzi dei biglietti di corsa semplice e di andata-ritorno in servizio cumulativo fra le FF. dello Stato e la Ferrovia Ferrara-Cento esercitata dalla Società Veneta.

DA	A	VIA	Repartizione	Corsa semplice						ANDATA e RITORNO		
e viceversa				Treni diretti			Treni omnibus					
				1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
			Stato	6.00	4.20	2.75	5.50	3.85	2.50	8.50	5.95	3.85
			Società Veneta	3.65	2.55	1.65	3.65	2.55	1.65	5.45	3.80	2.45
Bologna . .	Cento	Ferrara	Totale	9.65	6.75	4.40	9.15	6.40	4.15	13.95	9.75	6.30
			Stato	6.00	4.20	2.75	5.50	3.85	2.50	8.50	5.95	3.85
			Società Veneta	1.50	1.05	0.70	1.50	1.05	0.70	2.25	1.55	1.00
id.	Mirabello	id.	Totale	7.50	5.25	3.45	7.00	4.90	3.20	10.75	7.50	4.85
			Stato	6.00	4.20	2.75	5.50	3.85	2.50	8.50	5.95	3.85
			Società Veneta	2.30	1.60	1.05	2.30	1.60	1.05	3.40	2.40	1.55
id.	S. Agostino	id.	Totale	8.30	5.80	3.80	7.80	5.45	3.55	11.90	8.35	5.40
			Stato	9.70	6.80	4.45	8.85	6.20	4.00	13.55	9.50	6.15
			Società Veneta	3.65	2.55	1.65	3.65	2.55	1.65	5.45	3.80	2.45
Padova. . .	Cento	id.	Totale	13.35	9.35	6.10	12.50	8.75	5.65	19.00	13.30	8.60
			Stato	9.70	6.80	4.45	8.85	6.20	4.00	13.55	9.50	6.15
			Società Veneta	1.50	1.05	0.70	1.50	1.05	0.70	2.25	1.55	1.00
d.	Mirabello	id.	Totale	11.20	7.85	5.15	10.35	7.25	4.70	15.80	11.05	7.15

N. B. — I prezzi suindicati non comprendono la tassa e sopratassa di bollo.

DA	A	VIA	Repartizione	Corsa semplice						ANDATA e RITORNO		
e viceversa				Treni diretti			Treni omnibus					
				1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.	1ª Cl.	2ª Cl.	3ª Cl.
			Stato	9.70	6.80	4.15	8.85	6.20	4.00	13.55	9.50	6.15
			Società Veneta	2.30	1.60	1.05	2.30	1.60	1.05	3.40	2.40	1.55
Padova. . .	S. Agostino	Ferrara	Totale	12.00	8.40	5.50	11.15	7.80	5.05	16.95	11.90	7.70
			Stato	4.25	2.95	1.95	3.85	2.70	1.75	6.05	4.25	2.75
			Società Veneta	3.65	2.55	1.65	3.65	2.55	1.65	5.45	3.80	2.45
Rovigo. . .	Cento	id.	Totale	7.90	5.50	3.60	7.50	5.25	3.40	11.50	8.05	5.20
			Stato	4.25	2.95	1.95	3.85	2.70	1.75	6.05	4.25	2.75
			Società Veneta	1.50	1.05	0.70	1.50	1.05	0.70	2.25	1.55	1.00
id.	Mirabello	id.	Totale	5.75	4.00	2.65	5.35	3.75	2.45	8.30	5.80	3.75
			Stato	4.25	2.95	1.95	3.85	2.70	1.75	6.05	4.25	2.75
			Società Veneta	2.30	1.60	1.05	2.30	1.60	1.05	3.40	2.40	1.55
id.	S. Agostino	id	Totale	6.55	4.55	3.00	6.15	4.30	2.80	9.45	6.65	4.30
			Stato	14.45	10.10	6.60	13.15	9.20	5.90	20.65	14.50	9.35
			Società Veneta	3.65	2.55	1.65	3.65	2.55	1.65	5.45	3.80	2.45
Venezia . .	Cento	Ferrara-Padova	Totale	18.10	12.65	8.25	16.80	11.75	7.55	26.10	18.30	11.80
			Stato	14.45	10.10	6.60	13.15	9.20	5.90	20.65	14.50	9.35
			Società Veneta	1.50	1.05	0.70	1.50	1.05	0.70	2.25	1.55	1.00
id.	Mirabello	id.	Totale	15.95	11.15	7.30	14.65	10.25	6.60	22.90	16.05	10.35
			Stato	14.45	10.10	6.60	13.15	9.20	5.90	20.65	14.50	9.35
			Società Veneta	2.30	1.60	1.05	2.30	1.60	1.05	3.40	2.40	1.55
id.	S. Agostino	id.	Totale	16.75	11.70	7.65	15.45	10.80	6.95	24.05	16.90	10.90

N. B. — I prezzi suindicati non comprendono la tassa e sopratassa di bollo.

Allegato A all'Ordine di Servizio N. 328-1909.

PROSPETTO

delle nuove distanze chilometriche da Roma Termini e Porta Maggiore alle sottoindicate stazioni, in seguito all'attivazione del nuovo binario di raccordo fra Roma Termini e Portonaccio piú lungo m. 111,50 del vecchio raccordo (O. S. N. 183 e 267-1909).

STAZIONI		Vecchia distanza	Nuova distanza
(Tabella polimetrica N. 72 a pag. 141 del Prontuario Generale)			
Indicatore		234	235
(Tabella polimetrica N. 74 a pag. 144 del Prontuario Generale)			
Foligno		166	167
Bastia.		185	186
Tuoro	via Foligno . . .	241	242
	Via Chiusi.	201	201
Gualdo Tadino		202	203
Albacina (1)		232	233
Montecarotto		259	260
Castel Ferretti		280	281

(1) In conseguenza aumentano di chilometri 1 anche le distanze delle stazioni verso Macerata o Portocivitanova ed oltre, che per Roma Termini e Roma Porta Maggiore hanno le attuali distanze computate in transito di Albacina, nonchè le distanze intercedenti fra le stazioni oltre Roma Termini e quelle oltre Albacina, verso Portocivitanova, che sono computate in transito nel tratto Roma-Terni-Albacina.

ALLEGATO B all'Ordine di Servizio N. 328-1909.

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1909) » si dovrà:

a pagina 80

dopo la stazione di Roma Porta Maggiore aggiungere:

Roma S. Lorenzo	Firenze-Chiusi-Roma	Roma	Roma	72,74	—	—	—	0 (15)	—	—	S	—	T	F	1	6	1	30	S

di fianco alla stazione di Roma Tuscolana, nella colonna 10 cambiare in (14) l'attuale richiamo (13).

in calce sostituire come appresso le note:

(8) Esclusa dai trasporti in arrivo provenienti dalle stazioni del tratto Roma S. Lorenzo-Portonaccio-Orte ed oltre Orte, nonchè dal servizio cumulativo colla ferrovia Roma-Albano-Nettuno pei trasporti che, secondo le norme vigenti, debbono percorrere totalmente o parzialmente il tratto Roma Termini-Albano-Cecchina. Sono vietate le spedizioni e rispedizioni fra Roma Porta Maggiore e Roma Termini.

I trasporti in partenza ed in arrivo di esplodenti ascritti alle categorie 12, 13 e 14 dell'allegato 9 alle Tariffe, spediti tanto per conto dello Stato che dei privati, sono ammessi soltanto se percorrenti la linea di Sulmona.

(11) Esclusa dai trasporti in arrivo, in provenienza dalla ferrovia Roma-Ronciglione-Viterbo, da quelli in provenienza dalle stazioni del tratto Roma S. Lorenzo Portonaccio-Orte ed oltre Orte e da quelli, pure in arrivo, percorrenti la linea Civitavecchia-Ponte Galera o la linea Avezzano-Prenestina.

Tali esclusioni non sono però estese ai trasporti vincolati a dogana e neppure a quelli a vagone completo, indirizzati alle Ditte « Società Molino e Pastificio Pantanella », « Fratelli Franco » e « Compagnia Internazionale dei Wagons-Lits », che hanno stabilimento raccordato con la stazione di Roma Termini.

È esclusa inoltre dai trasporti in partenza, in arrivo ed in transito di di esplodenti ascritti alle Categorie 12, 13 e 14 dell'allegato 9 alle tariffe, spediti tanto per conto dello Stato che per conto dei privati. Tali trasporti potranno, qualunque sia la loro destinazione o provenienza, essere presentati od indirizzati ad una delle stazioni di Roma Trastevere e Portonaccio. Alla stazione di Roma Porta Maggiore non possono essere presentati od indirizzati che quelli percorrenti la linea di Sulmona. Alla Stazione di Roma S. Lorenzo possono essere indirizzati i trasporti in provenienza dalle stazioni del tratto Portonaccio-Orte ed oltre Orte, e presentati quelli in partenza per qualsiasi destinazione. Alla stazione di Roma Tuscolana non possono essere indirizzati quelli in provenienza dalle stazioni del tratto Roma S. Lorenzo-Portonaccio-Orte ed oltre Orte, e vi possono essere presentati quelli in partenza per qualsiasi destinazione.

Sono vietate le spedizioni e rispedizioni fra Roma Porta Maggiore e Roma Termini.

Così pure sono escluse le rispedizioni da Roma S. Paolo, Roma Trastevere e Roma Tuscolana per Roma Termini quando la stazione di originaria provenienza non sia ammessa a spedire direttamente per Roma Termini.

Aggiungere in calce le seguenti note:

(14) Esclusa dai trasporti in arrivo provenienti dalle stazioni del tratto Roma S. Lorenzo–Portonaccio–Orte ed oltre Orte.

Sono vietate le spedizioni e rispedizioni per Roma Termini quando la stazione di originaria provenienza non sia ammessa a spedire direttamente per Roma Termini.

(15) Ammessa ai traspotti in arrivo per le sole provenienze dalle stazion del tratto Portonaccio–Orte ed oltre Orte, ed ai trasporti in partenza senza limite di destinazione.

a pag. 141.

Sostituire l'attuale intestazione della tabella (72) la seguente:

Firenze-Chiusi-Roma e diramazione Portonaccio–Roma S. Lorenzo.

In detta tabella aggiungere fra Portonaccio e Roma Termini e Porta Maggiore lo scalo di Roma S. Lorenzo con le distanze indicate nel seguente prospetto N. 1.

Nella stessa tabella modificare in Km. 235 la distanza fra Roma Termini e Porta Maggiore e la stazione d'Indicatore, come all'allegato A.

a pag. 144.

Sostituire l'attuale intestazione della tabella (74) con la seguente:

Roma-Ancona, con diramazione Portonaccio-Roma S. Lorenzo, e *Foligno-Terontola.*

In detta tabella aggiungere fra Portonaccio e Roma Termini e Porta Maggiore lo scalo di Roma S. Lorenzo con le distanze indicate nel seguente prospetto N. 2.

Nella stessa tabella modificare come all'Allegato A le distanze fra Roma Termini, Porta Maggiore e le stazioni di Foligno, Bastia, Tuoro, Gualdo Tadino, Albacina, Montecarotto e Castel Ferretti

a pag. 233.

Dopo la stazione di Roma Porta Maggiore aggiungere:

Roma S. Lorenzo	117, 30, 15	699	713

Stazioni continentali.

Per le aggiunte sui prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni merci, le stazioni continentali si regoleranno come appresso:

a) Le stazioni delle linee « Firenze-Chiusi-Roma » e « Roma-Ancona e Foligno-Terontola » rileveranno la propria distanza per la nuova stazione di Roma S. Lorenzo rispettivamente dalle tabelle 72 e 74 già completate delle indicazioni di cui ai prospetti N. 1 e 2 del presente allegato.

b) Le altre stazioni continentali formeranno la distanza per la nuova stazione di Roma S. Lorenzo aggiungendo km. 3 alla distanza che attualmente risulta per « Portonaccio » nei prontuari predetti, indicando la « via » già prescritta per Portonaccio, ad eccezione delle stazioni che per Portonaccio hanno la distanza computata in transito della linea Porto Civitanova–Macerata-Albacina, le quali aggiungeranno, invece, km. 2.

Stazione del Compartimento di Palermo.

Le stazioni del Compartimento di Palermo dovranno, nella parte II del « Prontuario delle distanze da Reggio Calabria e da Villa S. Giovanni, ecc. (edizione luglio 1902) » inserire nelle sedi opportune le seguenti indicazioni:

Rete	Stazioni	Via	Distanze chilometriche da Reggio Cal. Porto	Distanze chilometriche da Villa S. Giovanni
S.	Roma S. Lorenzo	94 – 92	713 *	699 *

(*) Distanza complessiva da inserirsi nella colonna intestata « totale ».

N. 1

Distanze dalla stazione di Roma S. Lorenzo a quelle della linea Firenze-Chiusi-Roma.

Stazioni	Km.	Stazioni	Km.
Firenze Porta al Prato	316	Castiglion del Lago	181
Firenze S. Maria Novella	313	Panicale	174
Firenze Campo di Marte	309	Chiusi	163
Compiobbi	301	Città della Pieve	155
Sieci	297	Ficulle	146
Pontassieve	293	Allerona	134
S. Ellero	288	Orvieto	123
Rignano sull'Arno	285	Castiglione in Teverina	110
Incisa	278	Alviano	104
Figline	273	Attigliano	95
S. Giovanni Valdarno	265	Bassano in Teverina	89
Montevarchi	260	Orte	81
Bucine	252	Gallese	72
Laterina	247	Civita Castellana Magliano	68
Ponticino	242	Stimigliano	55
Indicatore	232	Poggio Mirteto	47
Arezzo	226	Fara Sabina	36
Frassineto	214	Monterotondo	24
Castiglion Fiorentino	208	Sette Bagni	15
Cortona	198	Portonaccio	3
Terontola	191	Roma Termini e Porta Maggiore	8

N. 2

Distanze dalla stazione di Roma S. Lorenzo a quelle delle linee Roma-Ancona e Foligno-Terontola.

Stazioni	Km.	Stazioni	Km.
Roma Termini o Porta Maggiore	8	Ellera	214
Portonaccio	3	Magione via Foligno	225
Sette Bagni	15	Magione via Chiusi	213
Monterotondo	24	Passignano via Foligno	235
Fara Sabina	36	Passignano via Chiusi	203
Poggio Mirteto	47	Tuoro via Foligno	239
Stimigliano	55	Tuoro Via Chiusi	199
Civita Castellana Magliano	68	Terontola via Foligno	247
Gallese	72	Terontola via Chiusi	191
Orte	81	Nocera Umbra	183
Nera Montoro	90	Gualdo Tadino	200
Narni	97	Fossato	206
Terni	110	Fabriano	222
Giuncano	122	Albacina	230
Morgnano S. Angelo	137	Serra S. Quirico	245
Spoleto	139	Castelplanio Cupramontana	251
Campello sul Clitunno	149	Montecarotto	257
Trevi	156	Iesi	266
Foligno	164	Chiaravalle	277
Spello	169	Castel Ferretti	279
Assisi	180	Falconara Marittima	284
Bastia	183	Palombina	287
Ponte S. Giovanni	193	Ancona	293
Perugia	204		

Ordine di Servizio N. 321. (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Servizio cumulativo colla ferrovia Ferrara-Cento.

Di conformità ad accordi intervenuti colla Società Veneta concessionaria per la costruzione e l'esercizio della ferrovia Ferrara-Cento, a partire dal 1° dicembre 1909 (1) viene attivato pel transito di Ferrara, il servizio cumulativo per trasporti fra le Ferrovie dello Stato, le amministrazioni sottoindicate e la predetta ferrovia, sotto l'osservanza delle norme e disposizioni seguenti.

Disposizioni generali.

1. *Estensione del servizio cumulativo.* — Le stazioni interne della ferrovia Ferrara-Cento, salvo le limitazioni di cui al punto 6° pei trasporti dei viaggiatori ed al punto 11° pei trasporti di bagagli e cani, a decorrere dalla data suddetta, sono ammesse al servizio cumulativo pei trasporti di giornali, di merci a G. V., P. V. accelerata e P. V. ordinaria, bestiame, veicoli, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, con tutte le stazioni delle Ferrovie dello Stato, compresa quella di Cerignola città.

Colla stessa data tale servizio cumulativo viene pure attuato con tutte le stazioni delle linee staccate della Società Veneta, esclusa la linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero, delle Ferrovie Nord Milano, di Reggio Emilia, Verona-Caprino-Garda, Valle Brembana, Alessandria-Ovada, Santhià-Biella, Rezzato-Vobarno, Sondrio-Tirano, Bari-Locorotondo, Grignasco-Coggiola, Brescia-Iseo e Iseo-Edolo, della Valsugana e delle Società di Navigazione sul Lago di Como « Lariana » e sul Lago d'Iseo, (Transito Paratico) in quanto, beninteso le stazioni delle dette amministrazioni siano abilitate ai trasporti suaccennati.

---

(1) La data del 16 novembre 1909 che figura negli estratti anticipati del presente ordine di servizio è stata cambiata in quella del 1° dicembre per aderire ad analoga richiesta della Società esercente la ferrovia Ferrara-Cento.

Avvertesi che i trasporti da e per la stazione di Porotto, comune alla ferrovia Ferrara-Cento ed alla ferrovia Suzzara-Ferrara, devono considerarsi esclusivamente in servizio cumulativo con quest'ultima.

2. *Accettazione dei trasporti.* — I trasporti ammessi al servizio cumulativo verranno accettati a partenza in base ai regolamenti interni di ciascuna Amministrazione e si effettueranno senza rinnovamento di spedizione alle stazioni comuni.

3. *Tariffe.* — Le tariffe da applicarsi ai trasporti in servizio cumulativo sul percorso di ciascuna Amministrazione, sono le seguenti:

a) *per la Rete dello Stato*: le tariffe generali e speciali, nonchè quelle locali ed eccezionali (nei casi in cui, sia ammessa la loro estensione ai trasporti in servizio cumulativo con altre Amministrazioni secondarie italiane) e le relative condizioni in vigore sulla detta Rete, tenuto conto delle modificazioni apportatevi e da apportarvisi;

b) *per la Ferrovia Ferrara-Cento*: le tariffe generali e speciali della Rete dello Stato senza le sopratasse dell'1 % e del 3 %. Le quote delle tariffe speciali N. 1 e 11 G.V. sono le stesse stabilite per le altre linee della Società Veneta.

Rammentasi che per i trasporti fra stazioni esclusive delle linee distaccate della Società Veneta (compresa la Ferrara-Cento), con transito sulla Rete dello Stato, non è ammesso il cumulo delle distanze di tali linee e che i rispettivi percorsi devono essere considerati separatamente anche agli effetti dell'applicazione delle tasse minime.

A questa norma fanno eccezione i trasporti eseguiti in base alle tariffe speciali N. 1 e 11 G. V., i cui prezzi devono essere calcolati una sol volta anche quando l'intero percorso del trasporto interessa più linee della Società Veneta, salvo quanto è stabilito per la linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero.

c) *per le linee di tutte le altre Amministrazioni indicate al precedente punto 1°:* le tariffe e norme rispettivamente in vigore per le Amministrazioni stesse.

4. *Concessioni speciali - Trasporti militari.* — Tutte le concessioni speciali contenute nel fascicolo: *Concessioni speciali e relative tariffe* (edizione 1° Gennaio 1909) e il *Regolamento*

pei trasporti militari (edizione 1903) saranno applicabili anche sul percorso della linea Ferrara-Cento in tutte le loro prescrizioni e modalità.

La tassazione di tali trasporti per il percorso della linea Ferrara-Cento dovrà essere fatta applicando i prezzi comprendenti l'imposta erariale del 13 % e del 2 %, beninteso senza il cumulo delle distanze.

I prezzi da riscuotersi per i percorsi della linea Ferrara-Cento per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli (salva sempre per questi ultimi la tassa minima di L. 0.35 per spedizione) risultano dal prospetto « Allegato *B* ».

5. *Elenco delle stazioni della linea Ferrara-Cento e relative distanze dalla stazione di Ferrara, servizi cui sono abilitate ed impianti fissi di cui sono provviste.* — Le stazioni della linea Ferrara-Cento, le relative distanze dalla stazione di Ferrara, nonchè le indicazioni relative ai servizi ai quali sono abilitate ed agli impianti fissi di cui sono provviste, risultano dal prospetto allegato *A*, al presente Ordine di Servizio.

Trasporti di viaggiatori.

6. *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo con biglietti a tariffa ordinaria, tanto di corsa semplice che di andata-ritorno, risultano dal prospetto « Allegato *C* », indicante le corrispondenze assegnate ad ogni singola stazione e i relativi prezzi.

Le medesime corrispondenze sono ammesse per i ragazzi dai 3 ai 7 anni coi prezzi nella misura della metà di quelli di corsa semplice per adulti.

7. *Caratteristiche dei biglietti.* — I biglietti cumulativi in distribuzione nelle stazioni della Rete dello Stato hanno gli stessi colori di quelli in vigore per il proprio servizio interno. Dello stesso colore e formato sono pure i biglietti in distribuzione nelle stazioni della Ferrara-Cento.

Pei trasporti dei ragazzi fra i tre ed i sette anni, tanto le stazioni della Rete dello Stato quanto le stazioni della linea Ferrara-Cento, distribuiscono i biglietti a percorso facoltativo

del modello conforme a quelli adottati dalle Ferrovie dello Stato pel proprio servizio interno.

8. *Tassa di bollo.* — In aggiunta ai prezzi indicati nei prospetti di cui sopra, viene riscossa la tassa di bollo.

9. *Distribuzione dei biglietti.* — La distribuzione dei biglietti viene fatta tanto dalle stazioni dello Stato quanto da quelle della linea Ferrara-Cento pei convogli delle due Amministrazioni che abbiano vetture della rispettiva classe per la quale i biglietti vengono rilasciati, salvo le esclusioni e le limitazioni stabilite dall'orario ufficiale.

10. *Penalità ed introiti suppletori.* — Le esazioni suppletorie e le multe per mancanza di biglietti, cambiamento di classe, ecc., vengono riscosse da ciascuna Amministrazione soltanto per il percorso rispettivo, ma il persenale di scorta ai treni dovrà consegnare i viaggiatori alla stazione di Ferrara, perchè sia provveduto alla regolarizzazione del viaggio per l'ulteriore percorso.

Invece le esazioni supplementari dovranno estendersi anche al percorso sulle linee dell'altra Amministrazione quando si tratti di viaggiatori provenienti da essa e risulti che il viaggio sulla medesima abbia avuto luogo nelle identiche condizioni che danno motivo all'esazione pel rimanente percorso.

Trasporti di bagagli, cani e giornali.

11. *Stazioni ammesse alla corrispondenza.* — Le stazioni ammesse al servizio cumulativo pei bagagli (a tariffa ordinaria) e per i cani sono le medesime abilitate a tale servizio pei viaggiatori.

12. *Registrazione dei trasporti bagagli e cani.* — La registrazione dei trasporti bagagli, tanto a tariffa ordinaria, che a tariffa ridotta (concessioni speciali) e dei cani, si fa con la compilazione di un solo foglio di via, che scorterà le spedizioni fino alla stazione destinataria.

13. *Tassazione dei trasporti.* — Le tasse per il trasporto dei bagagli e cani sono da computarsi separatamente per il percorso di ciascuna Amministrazione e con applicazione delle

tasse minime di lire 0.70 e di lire 0.35 per spedizione, rispettivamente per il percorso sulle Ferrovie dello Stato e per quello sulla linea Ferrara-Cento. Per il trasporto dei bagagli a tariffa ordinaria e dei cani, sono da applicarsi - per il percorso della linea Ferrara-Cento - le quote seguenti:

Dalla stazione di FERRARA a	BAGAGLI Prezzo per chilogrammi										Oltre 100 Kg. Prezzo per tonnellata	Cani Prezzi per capo
	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100		
Cento . . .	0.35	0.35	0.45	0.60	0.75	0.90	1.05	1.20	1.35	1.45	11.461	0.75
Mirabello .	0.35	0.35	0.35	0.35	0.35	0.40	0.45	0.50	0.55	0.60	5.876	0.30
S. Agostino	0.35	0.35	0.35	0.40	0.50	0.55	0.65	0.75	0.85	0.95	9 04	0.45

14. *Giornali.* — Contrariamente a quanto si è stabilito pei bagagli e pei cani, il servizio cumulativo pel trasporto dei giornali e ammesso, come peraltro è detto nel precedente punto 1°, con tutte le stazioni della inea Ferrara-Cento.

Trasporti a grande velocità, a piccola velocità accelerata ed a piccola velocità ordinaria.

15. *Stazioni e trasporti ammessi al servizio cumulativo.* — Il servizio cumulativo viene ammesso per tutti i trasporti di merci e veicoli, tanto a grande quanto a piccola velocità ordinaria, di bestiame e merci a piccola velocità accelerata, nonchè per tutte le spedizioni di feretri, di numerario, carte valori ed oggetti preziosi da effettuarsi, queste ultime, esclusivamente a grande velocità.

Sono ammesse al servizio cumulativo, pei trasporti di cui sopra, tutte le stazioni accennate al punto 1°, le quali siano abilitate a tali trasporti.

16. *Documenti di trasporto.* — Le note di spedizione e le lettere di porto per le spedizioni in servizio cumulativo saranno

conformi al modello in vigore sulle Ferrovie dello Stato e dovranno essere presentate dai mittenti in tanti esemplari quante sono le Amministrazioni interessate.

Per le spedizioni poi di numerario, di carte-valori e di oggetti preziosi, si esigerà dal mittente la presentazione di una nota di spedizione in più, di conformità alle condizioni stabilite dalle tariffe in vigore; esemplare che sarà da allegarsi al riassunto spedizioni.

Sono pure da carteggiarsi con un documento di trasporto in più anche le spedizioni eseguite sotto il regime della tariffa speciale d'esportazione P. V. (via mare); documento che viene trattenuto dallo scalo marittimo per la spunta con le dichiarazioni d'imbarco.

17. *Tassazione ed istradamento dei trasporti.* — La tassazione e l'istradamento dei trasporti in servizio cumulativo dovrà aver luogo esclusivamente per il transito di Ferrara calcolando separatamente il percorso di ciascuna Amministrazione.

Conseguentemente i trasporti stessi dovranno sempre seguire da o fino a Ferrara le linee delle Ferrovie dello Stato.

18. *Diritto fisso.* — Il diritto fisso stabilito dalle tariffe vigenti sulle rispettive Amministrazioni sarà applicato nella misura fissata dai singoli servizi cumulativi, salva la esazione del diritto fisso supplementare a favore dell'Amministrazione intermedia, quando ne sia il caso e tenuto presente che per la linea Ferrara-Cento il diritto fisso si applica con le modalità in vigore sulle altre linee della Società Veneta.

19. *Tasse minime e prezzi minimi.* — Le tasse minime per spedizione si applicano per intero sulle Ferrovie dello Stato e nella misura della metà sulla linea Ferrara–Cento. Avvertesi inoltre che il prezzo minimo per le spedizioni tassabili con le tariffe speciali N. 2, 3, ecc., è rispetto al percorso della Ferrovia Ferrara–Cento, di L. 0.40.

Per le altre amministrazioni indicate al punto primo, valgono all'uopo le modalità fissate dai singoli servizi cumulativi.

20. *Trasporti fra la linea Ferrara-Cento e la Darsena di Burana.* — Per l'effettuazione dei trasporti fra la linea Ferrara-Cento e la Darsena di Burana e per la riscossione della sopra tassa relativa la stazione di Ferrara si atterrà alle disposizioni

dell'Ordine di Servizio N. 46-1903 ex R. A. e per l'addebitamento della sopratassa stessa si regolerà in base alle istruzioni già indicate in casi analoghi.

21. *Carico e scarico.* — Fermo restando quanto è prescritto al riguardo per le stazioni delle Amministrazioni di cui al punto 1° del presente Ordine di Servizio, avvertesi che la facoltà nelle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico delle merci delle ultime tre classi a vagone completo nelle stazioni della Rete dello Stato è estesa anche ai mittenti o destinatari delle merci stesse nelle stazioni della ferrovia Ferrara-Cento.

Altrettanto dicasi rispetto alle altre merci per le quali, secondo le tariffe in vigore, si fa obbligo o si lascia facoltà alle parti di eseguire le operazioni di carico e scarico.

Per ognuna delle dette operazioni di carico e scarico effettuate a cura e spese delle parti, viene concesso l'abbuono sul diritto fisso, dalle singole Amministrazioni, nella misura indicata nelle rispettive tariffe.

22. *Pagamenti delle tasse di trasporto ed altre accessorie.* — Le spedizioni in servizio cumulativo possono essere effettuate in porto affrancato od in porto assegnato sempre però per l'intera percorrenza.

È fatta eccezione per le spedizioni di merci fragili, di facile deperimento e di merci il cui valore non rappresenti la tassa di porto fino a destinazione, le quali non potranno essere accettate in porto assegnato senza la superiore autorizzazione.

La stazione mittente sarà sempre responsabile delle tasse affrancate e quella destinataria delle tasse assegnate, comprese, se del caso, tanto nelle une quanto nelle altre, le tasse di magazzinaggio e pesatura a partenza, di provvigione sulle spese anticipate, d'uso e richiamo della gru, di presa e consegna a domicilio, ecc.

Qualora però qualcuna delle suaccennate tasse non fosse riscossa in arrivo per assoluta mancanza di indicazioni da parte della stazione mittente, ne sarà responsabile quest'ultima, ove non sia possibile conseguirne l'incasso per mezzo della stazione destinataria.

Quando peraltro risulti che detta stazione destinataria era in grado di riparare, ed invece non riparò all'errore od omis-

sione di quella mittente, sarà tenuta corresponsabile nella misura da determinarsi a seconda delle circostanze di fatto.

Pei casi di false dichiarazioni previsti dagli articoli 10 e 105 delle tariffe, la stazioni di arrivo sono responsabili anche delle penalità non potute incassare a partenza per le spedizioni franche, in base alle annotazioni risultanti dal documento di trasporto ed al relativo verbale di accertamento da compilarsi dalla stazione scopritrice dell'abuso, previa l'osservanza delle prescritte formalità.

Le stazioni destinatarie sono parimenti tenute a riscuotere anche pei trasporti in affrancato, le tasse pel maggior percorso previste dall'art. 128 delle citate tariffe pei casi di interruzione di linee.

23. *Tassa di bollo.* — In aggiunta alle tasse di porto, ecc., sarà da esigersi per ogni trasporto la prescritta tassa di bollo.

24. *Spese anticipate, assegni, riserve, ecc.* — Per quanto riguarda le spese anticipate, assegni, riserve in caso di mancanze od avarie, accertamenti di anormalità o di abusi, documenti e formalità doganali, modificazione al contratto di trasporto, prescrizioni sanitarie, giacenze, piombatura di carri, ecc., valgono, anche nei rapporti colla ferrovia Ferrara-Cento, le norme vigenti sulla Rete dello Stato.

25. *Trasporti a domicilio.* — Il servizio di presa e consegna a domicilio sarà regolato dalle norme vigenti presso ciascuna Amministrazione.

Le stazioni mittenti dovranno esporre esattamente sui documenti di trasporto le tasse di consegna a domicilio per le spedizioni in porto franco, dirette a località delle Amministrazioni ove esiste il servizio suddetto, nonchè le tasse di presa a domicilio per le spedizioni in porto assegnato.

26. *Spedizioni da e per Amministrazioni non ammesse al servizio cumulativo.* — I trasporti provenienti dalla Ferrovia Ferrara-Cento e destinati a stazioni delle Amministrazioni ferroviarie italiane non ammesse al servizio cumulativo, saranno carteggiati in servizio interno di detta ferrovia per la stazione di Ferrara oppure per le stazioni in contatto con l'Amministrazione destinataria di dove se ne effettuerà la rispedizione d'ufficio con le norme in vigore fra la Rete di Stato e le accennate Amministrazioni.

Analogamente sarà fatto per i trasporti in senso inverso.

Essendo la linea Ferrara-Cento ammessa alla Convenzione di Berna, i trasporti da o per l'estero possono effettuarsi colla lettera di vettura diretta internazionale da tutte le stazioni della linea stessa, ancorchè non ammesse alle tariffe dirette coll'estero e tenuto conto delle restrizioni vigenti, per qualsiasi stazione estera delle Ferrovie soggette alla Convenzione internazionale o viceversa, però le tariffe dirette internazionali sono applicabili soltanto pel tratto dalla stazione di Ferrara, da una parte, a quelle estere ammesse, dall'altra e viceversa.

In servizio internazionale è pure ammessa l'accettazione dei trasporti da e per i punti di confine coll'estero per l'ulteriore proseguimento.

In tale ultimo caso la tassazione si farà, pel percorso italiano colle norme del servizio cumulativo italiano.

I trasporti esclusi dalla Convenzione di Berna e quelli pei quali il mittente rinunzia alle condizioni della medesima, possono effettuarsi in servizio cumulativo con la Ferrovia Ferrara-Cento, mediante appoggio al transito di confine, il quale ne eseguirà la rispedizione rispettivamente per l'estero o per la predetta ferrovia. Per altro siccome le ferrovie estere non si prestano da eseguire d'ufficio la rispedizione, così i trasporti destinati oltre la ferrovia estera limitrofa, dovranno sempre indirizzarsi ad un intermediario perchè provveda al proseguimento.

Circa la compilazione del foglio di via ed in generale il carteggio dei trasporti internazionali, la stazione di Ferrara e rispettivamente i transiti di confine si atterranno alle disposizioni in proposito contenute nella Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero (edizione 10 ottobre 1901).

Si rammenta che per tutti i suindicati trasporti non può aver luogo alcuna riduzione sui diritti fissi e di rispedizione dovuti in conformità a quanto prescrive l'art. 108 delle Tariffe.

27. *Note d'affrancazione e rivalse.* — Le stazioni di confine e quella di Ferrara incaricate delle spedizioni in servizio internazionale, si regoleranno, pel ricarteggio delle note d'affrancazione emesse dalle stazioni della ferrovia Ferrara-Cento a seconda delle istruzioni che si riferiscono ai vari servizi internazionali.

Per le rivalse che si effettueranno fra le stazioni ammesse al servizio cumulativo, in seguito all'annullamento o riduzione di spese anticipate o di assegni, per il ritorno di note di affrancazione o per qualsiasi altro motivo, saranno da seguirsi le norme in vigore.

28. *Deviazione dei trasporti.* — I trasporti che giungessero a destinazione per una via diversa da quella prescritta o che pervenissero ad una stazione che non fosse quella destinataria, si faranno proseguire per il transito che determina la via chilometricamente più breve intercedente fra la stazione che rilevò l'errore, e quella destinataria, la quale, se la spedizione è in assegnato, si limiterà a riscuotere la tassa dovuta senza tener conto del maggior percorso.

Se invece un trasporto viene carteggiato irregolarmente per una stazione in luogo di un'altra, la stazione che lo riceve ne farà la registrazione come per gli altri trasporti e quindi ne eseguirà la spedizione alla vera destinazione, rivalendosi, come spesa anticipata, delle tasse e delle altre spese caricate sul trasporto stesso. L'inoltro dovrà farsi a grande velocità, qualora altro modo d'invio compromettesse i termini normali di resa o la conservazione delle merci, ovvero i termini stabiliti dalle bollette di libera circolazione, ecc.

La stazione alla quale il trasporto doveva realmente pervenire esigerà dal destinatario *la sola tassa dovuta in base alla tariffa e per la distanza che avrebbe dovuto percorrere la merce ove non fosse avvenuto il disguido,* più le altre spese di cui il trasporto medesimo fosse caricato e domanderà alla propria Amministrazione il pareggio della differenza (in più od in meno) fra la tassa complessiva assunta a debito e quella incassata dal destinatario, se trattasi di spedizione in assegnato.

Le tasse di maggior percorso per le spedizioni, tanto in porto assegnato quanto in porto franco, saranno liquidate in separata sede, sulle basi pattuite fra le Amministrazioni, e verranno poi addebitate agli agenti responsabili del disguido.

29. *Scambio del materiale rotabile.* — E' ammesso il passaggio dei carri in servizio cumulativo dall'una all'altra Amministrazione alle condizioni portate dall'apposita Convenzione e sotto la osservanza delle norme generali in vigore pei veicoli che si scambiano con le altre Ferrovie secondarie italiane.

I carri della Società Veneta assegnati alla linea Ferrara-Cento portano la sigla S. V. e l'iscrizione « *transito Ferrara* » ed alla loro entrata sulla Rete dello Stato saranno muniti delle prescritte etichette a cura della stazione comune per la quale avverrà il passaggio.

I carri passati dall'una all'altra ferrovia dovranno restituirsi tanto se carichi, che vuoti al transito di Ferrara.

Si richiamano specialmente le disposizioni della Circolare del Servizio VII, n. 9 del luglio 1907, circa gli avvisi Modello G-99 delle soste dei carri di altre Amministrazioni da inviarsi all'ufficio Circolazione Veicoli in Roma.

I carri della Ferrovia Ferrara-Cento potranno utilizzarsi nel ritorno anche con spedizioni dirette ad una stazione della Rete dello Stato, purchè essa disti non meno di 100 Km. da quella che li ricarica, e si trovi sulla via che il carro deve percorrere, per ritornare al transito di Ferrara.

È vietato utilizzare con bestiame, o merci imbrattanti o che tramandino cattivo odore, come pelli fresche, sangue, concimi ecc., i carri della detta Ferrovia che fossero, con apposita inscrizione, assegnati ai trasporti delle derrate alimentari.

Quando un veicolo della Società Veneta manchi delle etichette del transito di entrata, più sopra accennate, la stazione destinataria che lo debba restituire vuoto o caricare in direzione del transito stesso, chiederà telegraficamente all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma quale sia la stazione comune colla Società suddetta, per la quale esso è entrato sulla Rete dello Stato.

Non è ammesso che i carri delle Ferrovie dello Stato e assimilati destinati carichi alle stazioni della linea Ferrara-Cento vengano inoltrati carichi o vuoti alle stazioni della linea Ferrara–Copparo, pure esercitata dalla Società Veneta e viceversa.

30. *Scambio dei copertoni e degli attrezzi di carico.* — I copertoni delle due Amministrazioni, e così le corde, reti, catene, stanti di ferro ed altri attrezzi in genere, impiegati per assicurare o proteggere il carico di carri che debbono transitare dall'una all'altra ferrovia, passeranno in servizio cumulativo assieme a questi alle condizioni stabilite dalla convenzione, di cui al primo alinea del punto 29, dovendo in tal caso gli attrezzi essere considerati come parti integranti dei veicoli stessi.

31. *Lavaggio e disinfezione dei carri, penalità relative.* — Ciascuna delle due Amministrazioni è obbligata a provvedere a norma delle disposizioni di legge vigenti in materia di polizia veterinaria, alla pulitura od occorrendo alla disinfezione dei veicoli che hanno servito al trasporto di animali equini, bovini, suini, del pollame e di merci infettanti.

Pei carri restituiti vuoti alla stazione di Ferrara deve essere accertato in contradditorio fra gli Agenti delle due Amministrazioni, lo stato di proprietà, ed ove sia stata trascurata od insufficientemente eseguita l'operazione di lavaggio o di disinfezione, deve a questa provvedere la stazione stessa tanto pei carri di ritorno della Ferrovia Ferrara-Cento, quanto per quelli di quest'ultima ferrovia di ritorno dalle linee dello Stato.

In tali casi la stazione di Ferrara deve redigere in duplice esemplare il verbale di accertamento Modello *H*-**111** da inviarsi all'Ufficio Circolazione Veicoli in Roma ed alla Direzione di Esercizio della Società Veneta in Padova.

Per i carri carichi restituiti o consegnati in destinazione di una o più stazioni oltre quella comune, l'accertamento della effettuata pulitura o disinfezione deve essere fatto a cura della stazione in cui si effettua il completo scarico, compilando se del caso il verbale di accertamento come sopra è detto.

Pei carri non puliti od insufficientemente lavati, quanto per quelli specializzati pei trasporti di derrate alimentari, stati invece utilizzati pei trasporti di bestiame o di merci imbrattanti, o di merci che tramandino cattivo odore, l'Amministrazione responsabile deve sottostare ai compensi pattuiti tra le due Amministrazioni

32. *Pesatura delle merci al transito.* — Quando pei trasporti in servizio cumulativo provenienti da stazioni interne della ferrovia Ferrara-Cento il mittente dichiarasse il peso e la stazione di partenza ne delegasse la ricognizione a quella di Ferrara, questa prenderà di ciò particolare nota addebitando nel tempo stesso la relativa tassa di pesatura alla ferrovia Ferrara-Cento, cui la tassa medesima deve fare esclusivamente carico.

33. *Gestioni contabili al transito.* — La stazione di Ferrara come stazione di transito colla ferrovia Ferrara-Cento dovrà per la tenuta della relativa gestione e per la registra-

zione e scritturazione dei trasporti, i cui elaborati dovranno essere completamente distinti dall'altra gestione Veneta per la linea Ferrara-Copparo, pur compilando un conto corrente unico, attenersi alle disposizioni contenute nelle « *Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito, ecc.* », pubblicate coll'Ordine di Servizio N. 160-1909, nonchè alle particolari istruzioni che le venissero al riguardo impartite dai competenti Uffici.

34. *Servizio nella stazione comune.* — Nella stazione comune di Ferrara il servizio sarà fatto dalla Rete di Stato anche per conto e nell'interesse della Ferrovia Ferrara-Cento.

35. *Trasporti in servizio.* — La corrispondenza che gli Uffici e le stazioni di un'Amministrazione avessero a mandare agli Uffici e alle stazioni dell'altra per cose attinenti al servizio cumulativo fra la Rete dello Stato e la Ferrovia Ferrara-Cento e gli annessi documenti saranno trasportati gratuitamente sulle linee delle Amministrazioni ammesse al servizio cumulativo.

Colle medesime restrizioni saranno pure trasmessi gratuitamente i dispacci telegrafici.

Per tutto quanto non è previsto dal presente, valgono le norme e condizioni generali che regolano i servizi cumulativi colle ferrovie secondarie.

In base a quanto è detto nel presente Ordine di Servizio e relativi allegati *A* e *B*, devono essere fatte opportune aggiunte nelle vigenti pubblicazioni dei servizi cumulativi con le ferrovie secondarie, e nel volume « Norme di servizio cumulativo con le Ferrovie secondarie pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari (edizione 1° luglio 1902) ».

Nell'enumerazione dei transiti interni di cui all'art. 3 delle *Norme per il servizio contabile delle gestioni di transito,* si dovrà esporre un (*) di fianco all'indicazione del transito di Ferrara (Società Veneta) con rimando alla nota seguente da riportarsi in calce:

(*) *Stazione di transito, con gestione contabile separata, per le linee Ferrara-Cento e Ferrara-Copparo.*

Inoltre nella nota (**) relativa alla stazione di Ferrara, a pagina 39 del « *Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato* (*edizione 1° luglio 1908*) dovrà essere fatta dopo le parole « colla Società Veneta » la seguente aggiunta:

« (linee Ferrara-Copparo e Ferrara-Cento) ».

Ordine di Servizio N. 322. (SERVIZIO VIII).

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni.

Concessione speciale VII.

Nell'elenco relativo alla Concessione speciale VII, si aggiunga, nel posto indicato dall'ordine alfabetico delle sedi, il seguente sodalizio:

Casa « Lavoro e Preghiera » per gli Orfani ed Abbandonati, S. Erasmo	Palermo.

Ordine di Servizio N. 323. (SERVIZIO VIII).

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 8, 9, ed al personale delle gestioni

Facilitazioni pei trasporti di persone e di cose occasionati dal terremoto del 28 dicembre 1908.

(Vedi Ordine di Servizio N. 110-1909).

I casi in cui possono essere rilasciate richieste rosa modello A per viaggi gratuiti di profughi, ecc., sono tassativamente indicati ai comma *a*) e *e*), art. 2, del R. Decreto n. 159 del 18 marzo 1909 ed illustrati poi al punto 3 delle norme e modalità pubblicate col Decreto Ministeriale del 5 aprile 1909.

Ciò premesso, essendosi rilevate in detti viaggi, e nelle spedizioni bagagli, diverse irregolarità, si invitano le stazioni a prendere esatta conoscenza di tali disposizioni nonchè di quelle contenute nell'Ordine di Servizio n. 110-1909, ed a curarne la scrupolosa applicazione, osservando particolarmente quanto appresso:

1° — non accettare richieste rosa, Mod. A, prive di motivazione, o con motivazione non prevista dagli accennati Decreti. In caso di esibizione di simili richieste, non regolari, si dovrà invitare l'esibitore a farle regolarizzare, o sostituire, dalle autorità da cui furono rilasciate;

2° — curare che nella seconda parte della richiesta Mod A, (quella parte che ha in calce la dizione *« da restituirsi al porgitore »*) sia annullata, quando del caso, l'avvertenza relativa al viaggio di ritorno, in conformità a quanto è stabilito dal punto 4, ultimo capoverso, del predetto Decreto Ministeriale 5 aprile 1909;

3° — non omettere di restituire *ai viaggiatori* e non agli agenti di P. S. che spesso li accompagnano alle stazioni - l'anzidetta seconda parte della richiesta, la quale è loro indispensabile, dovendo servire come documento di identità personale (Ord. Ser. N. 110-1909, parte I, punto 4);

4° — non essendo ammessi viaggi gratuiti in 1ª classe (D. M. 5 aprile 1909, punto 3), quando venisse esibita qualche richiesta valevole per detta classe, si dovrà rilasciare un biglietto di 2ª classe, oppure riscuotere la differenza, a tariffa ordinaria, dalla 2ª alla 1ª, per tutto il periodo del biglietto, fermo restando, in ogni altro caso, il disposto del punto 3, quarto capoverso, del Decreto Ministeriale sopracitato;

5° — rilasciare sempre biglietti mod. I-201 di *sola andata*, anche quando la richiesta fosse stata emessa, erroneamente per viaggi di andata e ritorno;

6° — non ammettere spedizioni di bagaglio con peso individuale superiore ai 50 kg.; quando venissero presentate richieste eccedenti tale peso si dovrà tassare l'eccedenza a tariffa ordinaria. In relazione poi al punto 5 del citato Decreto Ministeriale, accertare che, per ogni richiesta bagagli, esista anche la richiesta pel trasporto dei viaggiatori.

Ordine di Servizio N. 324. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Estensione di servizio nella stazione di Caldine.

Dal giorno 22 novembre 1909, la stazione di Caldine, della linea Faenza-Firenze, finora abilitata al servizio dei Viaggiatori, Bagagli, Grande velocità limitatamente ai colli non superanti i 100 kg. cadauno, e Piccola velocità accelerata, viene ammessa al servizio della Piccola velocità ordinaria per le sole spedizioni, in arrivo e partenza, a carro completo, sotto l'osservanza delle norme e condizioni risultanti dall'avvertenza *C*) a pag. 5 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (ediz. 1° Luglio 1908), » nonchè ai trasporti del bestiame.

Conseguentemente a pag. 22 del citato prontuario, di fianco al nome della stazione predetta, dovranno aggiungersi, nella colonna 10, la lettera *O* col richiamo (5) e, in quella 12, la lettera *B*.

Ordine di Servizio N. 325. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Concessione speciale XII.

(Vedi Ordine di Servizio 70-1902 ex R. A.
ed Istruzione 43-1902 ex R. M.).

Nell'elenco delle aziende private di colonizzazione ammesse a fruire della Concessione speciale XII, pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 70-1902 ex R. A. e con l'Istruzione N. 43-1902 ex R. M., devonsi aggiungere le RR. Cattedre ambulanti di agricoltura di Potenza, Matera, Melfi e Chiaromonte, la quali rilasceranno le prescritte richieste A e B con la firma dei rispettivi Direttori.

Ordine di Servizio N. 326. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

Facoltà di servizio nella fermata di Isola delle Femine.

A datare dal 22 novembre 1909, la fermata di Isola delle Femine della linea Palermo-Marsala-Trapani, sinora ammessa al solo servizio dei viaggiatori, bagagli e merci a G. V., viene abilitata anche al servizio delle merci a Piccola Velocità ordinaria, limitatamente ai colli di peso non superiore ai kg. 100 ciascuno e senza limite di peso per ogni singola spedizione.

Dalla stessa data tale limitazione viene estesa anche ai trasporti a G. V.

Di conseguenza nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° Luglio 1908) » a pagina 47, di fronte al nome della fermata di Isola delle Femine, dovrà inserirsi, nella colonna 10, l'indicazione O (2) e, nella colonna 8, l'indicazione (2) a fianco della lettera G.

Ordine di Servizio N. 327. (Servizio VIII).

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 300-1909)

A datare dal 20 novembre 1909, la stazione di Bischweiler viene ammessa alla tariffa eccezionale N. 1 P. V. (Metalli) serie *p*, con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

		Tariffa eccezionale N. 1 P. V.
		Serie *p*
Bischweiler	Pino	1.44
	Chiasso. . . .	1.57
	Peri	2.22

Il nome di detta stazione coi relativi prezzi è da annotarsi a pagina 466-*a* della citata tariffa eccezionale, ristampata in fascicolo a parte a mezzo del 23° Supplemento alle tariffe dirette italo-germaniche.

Nell'elenco delle stazioni germaniche (pag. 295 del 16° Supplemento) per la stessa stazione di Bischweiler deve rettificarsi la distanza per Peri transito da chilometri 753 in « 754 ».

Ordine di Servizio N. 328. (SERVIZIO VII-VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Apertura all'esercizio dello scalo merci P. V. di Roma-S. Lorenzo. Limitazioni di servizio nelle stazioni di Roma-Termini, Roma-Porta Maggiore e Roma Tuscolana. Modificazione delle distanze fra le stazioni di Roma-Termini, Roma-Porta Maggiore ed alcune stazioni delle linee Roma-Ancona, Roma-Firenze e Foligno-Terontola.

(Vedi Ordini di Servizio N. 136-1908 e N. 183-1909).

Dal giorno 29 Novembre 1909 verrà aperto all'esercizio lo Scalo Merci P. V. di Roma-S. Lorenzo, al quale si accede con binario che si distacca da quello di corsa dei treni pari della linea Roma-Firenze, mediante deviatoio incontrato di calcio dai treni stessi alla progressiva Km. 4.-142 all'estremo della stazione di Portonaccio, e che si svolge in ascesa del 13.98 per mille per i primi m. 860 a partire dal deviatoio suddetto andando verso lo scalo, e in ascesa del 17.3 per mille per il rimanente tratto sino all'ingresso del piazzale.

Il nuovo Scalo è provvisto dei seguenti impianti:

Piano caricatore con carico di fianco e di testa;

Bilancia a ponte della portata di tonn. 30;

Grue fissa della portata di tonn. 6;

Sagoma limite;

Segnale di protezione: disco di II categoria, a destra dei treni in arrivo alla distanza di m. 600 dalla punta del deviatoio estremo;

Ufficio telegrafico, incluso nel circuito 1103 con la chiamata S. L.

A protezione poi della stazione di Portonaccio rispetto ai treni provenienti dallo Scalo, verrà attivato un disco di II categoria situato a destra dei treni medesimi ed alla distanza di m. 800 dalla punta del deviatoio di allacciamento.

Il predetto scalo di Roma S. Lorenzo viene ammesso al servizio di piccola velocità ordinaria:

a) pei trasporti in arrivo: limitatamente alle provenienze delle stazioni del tratto Portonaccio-Orte ed oltre Orte;

b) pei trasporti in partenza: senza limitazione di destinazione, salve le esclusioni risultanti dal Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato.

Le stazioni di *Roma Termini*, *Roma Porta Maggiore* e *Roma Tuscolana* vengono escluse dai trasporti in arrivo a piccola velocità ordinaria provenienti dalle stazioni del tratto Roma S. Lorenzo-Portonaccio-Orte ed oltre Orte.

Tale esclusione però non è estesa per Roma Termini alle spedizioni vincolate a dogana, nè a quelle a vagone completo indirizzate alle Ditte « *Società Molino e Pastificio Pantanella* », « *Fratelli Franco* » e « *Compagnia Internazionale dei Wagons-Lits* » che hanno Stabilimento raccordato con detta stazione.

Ai trasporti da e per Roma S. Lorenzo sono estese le tariffe locali ed eccezionali di cui fruiscono quelli in partenza da Roma Termini per qualunque destinazione ed in arrivo a Roma Termini per la via di Orte.

Dalla data di apertura all'esercizio la stazione di Roma S. Lorenzo attuerà la gestione contabile, attenendosi per i relativi elaborati e scritturazioni alle norme di cui all'Ordine di Servizio N. 160-1909.

Per effetto, poi, degli spostamenti avvenuti sul tronco Roma-Portonaccio, le attuali distanze fra le stazioni di Roma Termini, di Roma Porta Maggiore e quelle delle linee Roma-Ancona, Roma-Firenze e Foligno-Terontola sono sostituite dalle distanze indicate nell'ultimo prospetto allegato A.

Per le modificazioni da apportarsi al volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (Edizione 1° Luglio 1908) vedasi l'allegato B al presente Ordine di Servizio.

Circolare N. 92. (Servizio VII).

Tabella degli indirizzi telegrafici.

(Vedi Circolare N. 35-1909).

In relazione all'Ordine di Servizio 297-1909, si avverte che le comunicazioni telegrafiche all'indirizzo convenzionale, da parteciparsi anche al Servizio X, devono essere dirette alla sede attuale del Servizio stesso, cioè a Firenze, rimanendo così annullata la disposizione transitoria contenuta nella Circolare N. 35-1909.

Circolare N. 93 (Servizio I).

Funzionari delle divisioni compartimentali incaricati di ricevere e stendere i contratti.

(Vedi Circolare N. 88-1909).

A modificazione della precedente circolare N. 88-1909, si dispone che il Delegato ai contratti pel compartimento di Firenze, Ispettore capo cav. Paride Tirinnanzi, sia sostituito, in caso di assenza o di impedimento, dall'Ispettore principale cav. Augusto Callaini, invece che dall'Ispettore ing. Guido Sarti.

Il Direttore Genera
R. BIANCHI.

ANNO II - N. 47. 25 NOVEMBRE 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, Novembre 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

Errata-Corrige

Ordine di Servizio N. 306-1909 (Boll. 43). A pag. 738, ultima colonna della classificazione estera, a fianco delle voci Margarina ed Oleomargarina, correggere l'indicazione *31* in *36*; ed alla penultima riga della stessa pagina, invece di *Kruman*, leggasi: *Krumau*.

A pag. 739, terzo alinea, invece di « *Vaswar* », leggasi: « *Vasvar* ».

Ordine di Servizio N. 329 (Servizio I).

Appendice all'Istruzione per l'accertamento delle infrazioni alla polizia ferroviaria.

(Vedi Ordine di Servizio n. 360-1908)

E' stata pubblicata, in fascicolo separato, l'Appendice alle Istruzioni per l'accertamento delle infrazioni alla polizia ferroviaria, annunciata nell'art. 31 delle Istruzioni medesime. Colla occasione si è ravvisata l'opportunità di distribuire un' Errata corrige delle Istruzioni.

Ai Servizi ed alle Divisioni interessate sarà distribuito, a cura del Servizio I, un numero di copie dell'Appendice sufficiente per farne la distribuzione al personale dei primi sette gradi, e per conservarne copia presso gli uffici, sezioni e riparti a disposizione del personale che desiderasse consultarla; e dell'Errata-corrige verrà distribuita la stessa quantità di copie a suo tempo inviata delle Istruzioni, perchè ne sia fatta la stessa distribuzione a tutto il personale che le ricevette.

Una scorta di tali pubblicazioni trovasi presso il Servizio VI, al quale dovranno essere rivolte le eventuali richieste future.

Ordine di Servizio N. 330. (Servizio VIII).

Provvedimenti per impedire la diffusione della fillossera.

(Vedi Ordine di Servizio N. 250-1909)

Affinchè le sezioni e divisioni del movimento e traffico sieno prontamente informate, per loro norma, dei decreti prefettizi relativi alle aggiunte da apportarsi all'elenco dei Comuni fillosserati o sospetti di infezione fillosserica, le stazioni dovranno trasmettere, nel giorno stesso della ricevuta comunicazione,

copia dei detti decreti alla sezione nonchè alla divisione da cui dipendono, oppure alla divisione per quei Compartimenti ove non esistono sezioni.

Ordine di Servizio N. 331. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 291-1909)

Col 24° Supplemento alle tariffe dirette italo-germaniche, essendo stati stabiliti dei prezzi speciali pel trasporto a G. V. *coi treni diretti* delle merci usufruenti della classe *a* dal transito di Peri alle stazioni di Aschaffenburg Hauptbhf, Bamberg, Bayreuth, Ingolstadt Hauptbhf, Kempten i. Allgäu, Nördligen, Regensburg, Stuttgart Hauptbhf, Weiden e Würzburg, resta inteso che i detti prezzi devono pure essere applicati, per le stesse percorrenze, alle merci ascritte alle classi *b* e *c* qualora esse viaggino coi treni diretti.

Ordine di Servizio N. 332. (Servizio VIII e XI).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del compartimento di Firenze

Protezione del P. L. al Km. 214 + 101,50 della linea Empoli-Chiusi. Spostamento del disco, lato Lucignano, della stazione di Rapolano.

Per la protezione del passaggio a livello al Km. 214 + 101,50 (da Roma) della linea Empoli-Chiusi, fra le stazioni di Rapolano e di Lucignano, verranno attivati, a partire dalle ore 4 del 29 novembre 1909 due segnali a disco, piccolo modello,

situati a sinistra dei treni in arrivo alla distanza dall'asse dell'attraversamento di m. 648 quello verso Rapolano e di m. 601 quello verso Lucignano, e muniti di ripetitori di controllo collocati nella garetta Km. 214+094.

Dalla stessa data, il disco, lato Lucignano, della stazione di Rapolano verrà spostato a m. 601 dalla punta del deviatoio estremo, sopprimendosi in pari tempo il disco fisso di rallentamento dal quale ora è preceduto.

Ordine di Servizio N. 333. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio Italo-Svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 303-1909).

Con effetto dal 20 novembre 1909 la stazione di Visp (Viège) è stata ammessa alla tariffa eccezionale svizzera N. 1 (Ferramenta in genere) con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale:

		Tariffa eccezionale N. 1			
		a	b	c	d
Visp (Viège) . . .	Iselle . . .	0.38	0.28	0.22	0.21

Il nome di detta stazione ed i relativi prezzi vanno introdotti a pag. 367 del 15° Supplemento alla tariffa diretta Italo-Svizzera.

Ordine di Servizio N. 334. (SERVIZIO VIII)

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio Italo-Belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 316-1909).

A datare dal 15 novembre 1909 i prezzi delle tariffe eccezionali 3 *b* e 4 *b*, per le seguenti stazioni, sono stati annullati e sostituiti come rispettivamente è indicato quì appresso:

		Tariffe eccezionali	
		3*b*	4*b*
Bruges transit (Marittime et Bassin)	Pino	3.88	4.73 3.88 (x)
	Chiasso	4.06	4.96 4.06 (x)
Bruxelles transit (Entrepôt et Bassin)	Pino	3.65	4.50 3.65 (x)
	Chiasso	3.83	4.73 3.83 (x)
Gand transit (Entrepôt, Port, ecc.)	Pino	3.82	4.67 3.82 (x)
	Chiasso	4.00	4.90 4.00 (x)
Louvain transit	Pino	3.65	4.50 3.65 (x)
	Chiasso	3.83	4.73 3.83 (x)
Ostende transit (Bassin et Quai)	Pino	3.91	4.76 3.91 (x)
	Chiasso	4.09	4.99 4.09 (x)
Termonde transit (Entrepôt Quai, ecc)	Pino	3.77	4.62 3.77 (x)
	Chiasso	3.95	4.85 3.95 (x)
Terneuzen transit	Pino	3.85	4.70 3.85 (x)
	Chiasso	4.03	4.93 4.03 (x)

(x) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di lana lavata, lana sucida, lana meccanica ricavata dagli stracci e cascami di lana.

		Tariffe eccezionali	
		3b	4b
Zee-Brugge (Quai) transit .	Pino	3.90	4.75 3.90 (x)
	Chiasso	4.08	4.98 4.08 (x)

(x) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di lana lavata, lana sucida, lana meccanica ricavata dagli stracci e cascami di lana.

Detti nuovi prezzi, con la rispettiva nota, devono essere introdotti a loro posto a pag. 175-215 dalla tariffa diretta italo-belga.

Ordine di Servizio N. 335. (Servizio VII, VIII e XI).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9 ed al personale delle gestioni

Apertura all'esercizio del nuovo fabbricato della stazione di Ripafratta. Modificazione delle distanze della stazione di Ripafratta e della casa cantoniera di Montuolo.

Dalle ore 7 del giorno 29 novembre 1909 il servizio della stazione di Ripafratta, della linea Pistoja-Pisa, verrà eseguito nel nuovo fabbricato alla progressiva Km. 51+760,15 cessando in pari tempo il servizio nell'attuale fabbricato al Km. 51+981,55.

La detta stazione è dotata dei seguenti impianti:

— fabbricato viaggiatori alla suddetta progressiva Kilometri 51+760,15, a sinistra nel senso da Pistoja a Pisa.

— binari di corsa: due, compresi fra le progressive Km. 51+486,15 e Km. 51+985,30 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di m. 390;

— piano caricatore scoperto con carico di fianco;

— bilancia a ponte da tonn. 30;

— segnali di protezione: due dischi di 2ª categoria situati a destra rispetto ai treni in arrivo e distanti dal corrispondente deviatoio, m. 619 quello verso Montuolo, e m. 1245 quello verso Rigoli;

— ufficio telegrafico incluso nel circuito 1143 con la chiamata RP.

I deviatoi sono muniti di dischetto indicativo.

In conseguenza, nel volume *Prontuario Generale delle distanze chilometriche* (ediz. 1° luglio 1908) a pag. 78 di fronte al nome della stazione di Ripafratta, nelle colonne 19 e 20, saranno da esporsi rispettivamente le indicazioni: 1 e 30.

A pagina 136 (tabella 63) dovranno rettificarsi come in appresso le distanze attuali dalla stazione di Ripafratta alle seguenti:

a Ponte della Venturina	89
a Molino del Pallone.	84
a Pracchia	77
a Vajoni	57
a Pieve Monsummano	40
a Montecarlo S. Salvatore.	27
a Altopascio	22
a Montuolo	3
a Rigoli	5
a Pisa Centrale e Porta Nuova	16
a Pisa Porta Fiorentina	18
a Tombolo	26

ed a pag. 232 dovranno sostituirsi le attuali distanze dalla stazione di Ripafratta a Villa S. Giovanni e a Reggio di Calabria P°, rispettivamente con: 1040 e 1054.

Per effetto della modificata distanza da Ripafratta a Pisa Centrale le stazioni che per Ripafratta hanno il percorso più breve computato in transito di Pisa Centrale vengono ad avere la distanza per Ripafratta aumentata di Km. 1.

E così le stazioni di cui al precedente prospetto, nonchè le altre della Rete che debbono aumentare le distanze del chilometro sopra accennato, praticheranno nei prontuari mano-

scritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni, le conseguenti modificazioni.

Le stazioni del Compartimento di Palermo provvederanno anche alle necessarie modificazioni a pag. 80 del *Prontuario delle distanze da Reggio Calabria Porto e da Villa S. Giovanni,* ecc. (ediz. luglio 1902), sostituendo le attuali distanze di Ripafratta con le seguenti:

| 1054 * | 1040 * |

* Da esporsi nelle colonne intestate « Totale ».

Siccome poi, in conseguenza delle variazioni predette, vengono anche ad essere modificate le distanze della Casa Cantoniera di Montuolo ad alcune stazioni della linea, così nella citata tabella 63 a pag. 136 del ripetuto *Prontuario Generale,* dovranno rettificarsi, come in appresso, le attuali distanze dalla predetta Casa Cantoniera alle seguenti stazioni:

a Bagni S. Giuliano	10
a Livorno S. Marco	37
a Livorno Torretta	37
a Livorno Marittima	39

Analoghe modificazioni dovranno essere praticate dalle stazioni interessate nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni.

Ordine di Servizio N. 336. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personle delle gestioni

---

Trasporti di coperture per pneumatici con i treni diretti ed accelerati.

(Vedi Ordine di Servizio N. 17-1909).

Dal primo dicembre 1909, le *coperture per pneumatici* saranno ammesse al trasporto a grande velocità con i treni diretti ed accelerati.

In conseguenza, nel comma *b*) della condizione 6 della tariffa speciale N. 1 G. V. e nell'avvertenza *c*) della tariffa speciale N. 2 G. V., devesi aggiungere, alla sede opportuna, la voce « *coperture per pneumatici* ».

Uguale aggiunta deve farsi nel comma *b*) della condizione 6 della tariffa speciale interna sicula **N. 1 G. V.** e nell'avvertenza *e*) della tariffa speciale interna sicula **N. 2 G. V.**

Ordine di Servizio N. 337. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 15 ed al personale delle gestioni

Servizio italo austro-ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 306-1909)

A datare dal 1° dicembre 1908 sono da apportarsi nella tariffa diretta italo-austro-ungarica le seguenti aggiunte e modificazioni.

Nomenclatura e classificazione delle merci a P. V.

Pag. 66. — La posizione 1443/1436 deve essere completata, nel testo, con le parole: « o burro di margarina e strutto di margarina ».

Pag. 66. — Aggiungere la seguente nuova posizione:

« | 1443 a | 1436 a | — (strutto di) — *vedi* Margarina burrificata o burro di margarina ».

Pag. 104. — La posizione 1436/1443 prende, nel testo, la seguente aggiunta:

« und Margarineschmalz ».

Pag. 104. — Aggiungere la seguente nuova posizione:

« | 1436 a | 1443 a | *Margarineschmalz-siehe* Magarinbutter ».

Elenco delle stazioni austro-ungariche.

Pag. 165. — Cancellare la stazione di *Molnári* con tutte le indicazioni relative e modificare il nome della stazione di *Mu-Király* in « *Murakirály-Perlàk* ».

Pag. 184. — Cancellare la stazione di *Szt. Mihály-Pòcsa* con le relative indicazioni.

Pag. 174, 190 e 193. — Aggiungere rispettivamente le nuove stazioni di *Rábamolnari, Weissenstein-Kellerberg* e *Zalaszentmihàly-Pacsa* con le seguenti indicazioni:

Ràbamolnàri	S. B.	—	—	Nagykanizsa (*)	—	—	507	—	—	1-7
Weissenstein-Kellerberg (59)	S. B.	—	—	—	354	75	—	6-7	1-5	—
Zalaszentmihä-ly-Pacsa	S. B.	—	—	Nagykanizsa (*)	—	—	457	—	—	1-7

Pag. 190. — A piè di detta pagina aggiungere la seguente nota: « (59) Ammessa soltanto al trasporto di merci a grande ed a piccola velocità in partite inferiori ai 5000 kg. per lettera di vettura. Le spedizioni di almeno 5000 o 10.000 kg. sono ammesse esclusivamente se effettuate dalla Ditta « Osterr. Chem. Werke A. G. » o se sono ad essa ditta dirette ».

Pag. 274-275. — Aggiungere la seguente nuova stazione:

Dalle sottoindicate stazioni	Ai transiti di	Merci a grande velocità		MERCI A PICCOLA VELOCITÀ											
					Classi					Tariffe speciali			Tariffe eccezionali		
		classe a	classe b	voluminose	I	II	A	B	C	I	II	III	1	2 a	2 b
o viceversa		Prezzi in franchi per 100 chilogrammi													
Weissenstein-	Peri	10.51	5.51	7.42	4.95	3.76	2.66	1.59	1.22	2.02	1.82	1.09	1.22	1.59	1.09
Kellerberg	Pontebba	3.11	1.73	2.32	1.55	1.32	1.10	1.04	0.86	0.91	0.60	0.58	0.53	0.46	0.44

Merci a piccola velocità														Ai transiti di	Dalle sottoindicate stazioni
Tariffe eccezionali N.															
3			4	5	6	7		8		9		10			
a	b	c				a	b	a	b	a	b	a	b		
Prezzi in franchi per 100 chilogrammi														o viceversa	
3.75	2.90	2.54	—	3.75	2.90	2.54	2.54	—	—	2.05	2.04	—	—	Peri	Weissenstein
1.27	1.23	1.10	—	1.20	1.12	1.08	1.08	—	—	1.10	0.91	—	—	Pontebba	Kellerberg

Pag. 282. — Tariffa eccezionale N. 12. Le stazioni di Molnàri, Mura-Kiràly e Szt. Mihàly-Pàcsa modificano rispettivamente il nome in «Rabamolnari», in «Murakiràly-Perlak» ed in « Zalaszentmihàly-Pàcsa ».

Pag. 301. — Tariffa eccezionale N. 29. Nella posizione 127/2327, aggiunta col foglio di modificazioni ed aggiunte del 1° maggio u. s. (pubblicato con l'Ordine di Servizio N. 145, del 1909), si dovrà esporre l'asterisco innanzi alla parola « *Allumina* ».

Pag. 328. Tariffa eccezionale N. 40. La prima delle stazioni aggiunte con l'Ordine di Servizio N. 244-1909, è « Bodenbach » e non Nodenbach.

Da ultimo si avverte che i nuovi prezzi della serie *n* della tariffa eccezionale n. 11 attuati, per le stazioni di Eisenerz, Hieflau, Leoben (K. k. St. B.) e Leoben (S. B.) con l'Ordine di Servizio N. 201 di quest' anno, e che dovevano valere fino al 31 dicembre 1909, continueranno invece a valere fino a nuovo avviso.

Ordine di Servizio N. 338. (Servizio X).

Movimenti nel personale superiore.

In seguito a deliberazione presa dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 18 novembre 1909, il Capo Compartimento di 2° grado sig. Cav. Uff. Ing. Dainello Dainelli, a partire dal 1° dicembre 1909, lascierà il posto di Capo Compartimento presso la Direzione compartimenta e di Roma per passare, con la qualifica di Sottocapo Servizio, al Servizio Centrale X ove sarà preposto al Ramo Materiale, sostituendovi il Sottocapo Servizio sig. Cav. Uff. Ing. Alfredo Pogliaghi.

A coprire il posto di Capo Compartimento a Roma è destinato, a partire dalla stessa data, il Capo Compartimento di 2° grado sig. Cav. Uff. Ing. Edoardo Doux, conservandogli temporaneamente le funzioni di Capo Compartimento anche per la Direzione compartimentale di Ancona.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente. d una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ 8,00

ANNO II - N. 48.

2 DICEMBRE 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato ❊ ❊

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Roma, Dicembre 1909 — **Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.**

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limit*

Decreto Ministeriale che approva e rende esecutoria la convenzione tra il Direttore generale delle Ferrovie dello Stato ed il Sindaco del Comune di Cerignola per l'esercizio della linea Cerignola stazione - Cerignola città, da parte delle Ferrovie dello Stato, per il periodo 1° luglio 1909 - 30 giugno 1911.

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PEI LAVORI PUBBLICI

Visto il Regio Decreto 3 marzo 1889, N. 5993 (Serie 3ª) col quale fu approvata la convenzione tra il Governo ed il Comune di Cerignola per la concessione al Comune medesimo della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Cerignola alla stazione omonima della linea Bari-Foggia;

Visto il Regio Decreto 3 maggio 1891 N. 239 (Serie 4ª) col quale fu modificato l'articolo 15 del capitolato annesso alla convenzione sopra citata, riguardante le tariffe dei trasporti sulla linea;

Visto il contratto 6 maggio 1891 tra il Comune di Cerignola e la Società Italiana per le strade ferrate Meridionali per la cessione a quest' ultima dell'esercizio della detta linea, e l'atto addizionale relativo del 25 luglio 1900, che modifica il contratto per quanto riguarda le tariffe;

Visto l'articolo 6 della convenzione 26 marzo 1906 pel riscatto delle strade ferrate Meridionali, approvata con la legge 15 luglio 1906, N. 324, nel quale fu stabilito che lo Stato sarebbe subentrato alla predetta Società negli obblighi e diritti derivanti dal contratto 6 maggio 1891;

Visto il D. M. 16 ottobre 1906, che approvava la convenzione 17 settembre 1906 per l' esercizio da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato della linea di Cerignola alle condizioni di cui al comma precedente, e per l'anno 1° luglio 1906 al 30 giugno 1907;

Visto il D. M. 3 dicembre 1908, che approva la convenzione 17 ottobre 1908 di proroga dell'esercizio della linea alle condizioni suddette e fino al 30 giugno 1909;

Vista la convenzione 31 agosto 1909, che proroga nuovamente e fino al 30 giugno 1911 gli effetti della convenzione predetta;

DECRETA:

Articolo unico.

E' approvata e resa esecutoria la convenzione 31 agosto 1909, tra il Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato ed il Sindaco del Comune di Cerignola, per l'esercizio della linea Cerignola stazione - Cerignola città, da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per il periodo dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1911.

Roma, addì 27 ottobre 1909.

Il Ministro: BERTOLINI.

CONVENZIONE

tra l'amministrazione delle ferrovie dello Stato ed il comune di Cerignola, per l'esercizio della linea Cerignola stazione - Cerignola città.

Premesso:

che con convenzione 17 settembre 1906, approvata con decreto ministeriale 16 ottobre 1906, fu regolato fra il Comune di Cerignola, concessionario della ferrovia Cerignola stazione-Cerignola città, e l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato lo esercizio, da parte di quest'ultima della suddetta linea, per l'anno primo luglio 1906, 30 giugno 1907 secondo quanto era stabilito nell'articolo 6 della convenzione 26 marzo 1906 pel riscatto delle strade ferrate meridionali, approvata con la legge 15 luglio 1906 N. 324;

che con la convenzione 17 ottobre 1908, approvata con decreto ministeriale 3 dicembre stesso anno, fu prorogata fino al 30 giugno 1909 la validità della suddetta convenzione 17 settembre 1906;

che il Comune di Cerignola, ha chiesto una nuova proroga del contratto vigente sempre allo scopo di avere tempo per preparare un assetto definitivo per lo esercizio di quella linea, e che detta proroga è stata concessa per altri due anni al massimo.

Tutto ciò premesso:
tra il Grand' Ufficiale Riccardo Bianchi, Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, in rappresentanza del regio Governo, da una parte, e dall' altra il Signor Francesco notar Colucci di Giuseppe nella sua qualità di Sindaco funzionante e rappresentante il Comune di Cerignola, si è convenuto e si conviene quanto appresso:

Art. 1. — L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato continuerà ad esercitare fino al 30 giugno 1911 la linea Cerignola stazione - Cerignola città, alle condizioni richiamate nella convenzione 17 settembre 1906, approvata con Decreto ministeriale del 16 del successivo mese di ottobre, convenzione che si intende perciò prorogata fino al 30 Giugno 1911.

Le parti avranno però facoltà di disdire la convenzione stessa per la fine del primo anno di esercizio, dandone preavviso all'altra parte almeno tre mesi prima della scadenza.

Art. 2. — Tutte le spese del presente atto, steso in doppio originale, comprese quelle di bollo e di registro, sono a carico esclusivo del Comune di Cerignola.

Art. 3. — La presente convenzione è subordinata per ambo le parti alle approvazioni come per legge.

Fatta a Roma il 31 agosto 1909.

Per l'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato
Il Direttore generale
R. Bianchi.

Per il Comune di Cerignola
Il Sindaco: F. Colucci.

FERROVIE DELLO STATO

Approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 8 ottobre 1909.

Il Presidente: Della Rocca.

Ordine di Servizio N. 339 (Servizio VII e XI).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

---

Apertura all' esercizio del nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di S. Giovanni a Teduccio.

Dalle ore 5 del 28 novembre 1909 è aperto all' esercizio il nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di S. Giovanni a Teduccio alla progressiva km. 4 + 270 della linea Napoli-Brindisi, essendo cessato in pari tempo il servizio nel vecchio fabbricato. In dipendenza dello spostamento dei deviatoi estremi e delle modificazioni apportate ai binari di stazione, il disco di 2ª categoria, lato Portici, verrà allontanato, portandolo a m. 730 dall'asse del nuovo F. V., e facendolo precedere a m. 200 di distanza da un disco fisso di rallentamento, situato, come il primo, a sinistra rispetto ai treni in arrivo. Inoltre verrà soppresso il disco al km. 2 + 576.70, a protezione del raccordo — reso indipendente dai binari di corsa — con lo stabilimento Ruchat.

Nell'allegato sono indicate le modificazioni che, in conseguenza del detto spostamento, si devono introdurre nel Libro « Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione 1° luglio 1908) ».

Allegato all'Ordine di Servizio 339 - 1909.

Nel volume « Prontuario Generale delle distanze chilometriche ecc. (edizione 1° luglio 1908) », a pag. 156 (tabella 98) dovranno rettificarsi, come in appresso, le attuali distanze dalla stazione di S. Giovanni a Teduccio alle seguenti:

Stazione	km	Stazione	km	Stazione	km
a Napoli	5	a Nocera Superiore	35	a Romagnano Vietri	115
» Torre del Greco	7	» Salerno	49	» Balvano Ricigliano	122
» Torre Annunziata città	16	» Battipaglia	69	» Bella Muro	129
» Castellamare di Stabia	23	» Eboli Campagna	75	» Baragiano	132
» Gragnano	28	» Persano	82	» Picerno	144
» Pompei	19	» Contursi	94	» Tito	150
» Valle di Pompei	21	» Sicignano	100	» Potenza Inferiore	161
» Angri	27	» Buccino	108		
» Nocera dei Pagani	32	» Ponte S. Cono	109		

A pag. 157 (tabella 98ª) dovranno rettificarsi, come in appresso, le attuali distanze dalla stazione di S. Giovanni a Teduccio alle seguenti:

Stazione	km	Stazione	km	Stazione	km
a Vaglio di Basilicata	168	a Calciano Tricarico	204	a Bernalda	255
» Brindisi di Montagna	178	» Grassano Garaguso	208	» Metaponto	268
» Trivigno	183	» Salandra Grottole	217	» Ginosa	277
» Albano di Lucania	185	» Ferrandina Pomar. M.	230	» Chiatona	295
» Campomaggiore Pietr.	192	» Pisticci	243	» Taranto	311

A pag. 233 dovranno sostituirsi le attuali distanze dalla stazione di San Giovanni a Teduccio a Villa S. Giovanni ed a Reggio Calabria Porto rispettivamente con: 455 e 469.

Per effetto della modificata distanza da S. Giovanni a Teduccio a Napoli Centrale, le stazioni che per S Giovanni a Teduccio hanno il percorso più breve computato in transito di Napoli Centrale, vengono ad avere la distanza per S. Giovanni a Teduccio aumentata di km. 1.

Invece, le stazioni che per S. Giovanni a Teduccio hanno il percorso più breve computato in transito della linea Battipaglia-Nocera dei Pagani, vengono ad avere la distanza per S. Giovanni a Teduccio diminuita di 1 km. per effetto della modificata distanza dalla stazione di S. Giovanni a Teduccio alle altre della linea Napoli-Battipaglia-Taranto.

E così, le stazioni di cui ai precedenti prospetti, nonchè le altre della Rete che debbono aumentare o diminuire le distanze del chilometro sopraccennato, praticheranno nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni le conseguenti modificazioni.

Le stazioni del Compartimento di Palermo provvederanno anche alle necessarie varianti a pag. 86 del « Prontuario delle distanze da Reggio Calabria Porto e da Villa S. Giovanni ecc. (edizione luglio 1902) » sostituendo le attuali distanze di S. Giovanni a Teduccio con le seguenti: 469 e 455.

Ordine di Servizio N. 340. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Servizio diretto per viaggiatori e bagagli franco-italo-austriaco, via Sempione-Ala e Sempione-Cormons.

Al 1° Dicembre 1909 viene posto in vigore dalle Ferrovie Francesi P. L. M. un fascicolo delle tariffe internazionali G. V. N.° 201 e 202 concernente il servizio diretto per viaggiatori e bagagli *da Parigi* per le stazioni delle Ferrovie Austriache: *Arco, Riva* (Via Sempione-Ala), *Fiume* e *Trieste* (Via Sempione Cormons). Tale servizio non si effettua in senso inverso.

Biglietti.

Per le dette stazioni austriache le Ferrovie P. L. M. tengono in distribuzione a Parigi dei biglietti a libretto di corsa semplice di 1ª e 2ª classe, dei colori in uso per i biglietti internazionali, (rispettivamente giallo e verde) ed aventi 10 giorni di validità.

I portatori di tali biglietti possono prender posto in tutti i treni del percorso che abbiano vetture di classe corrispondente, salve le limitazioni eventualmente previste dagli orari ufficiali; quelli di 1ª classe danno diritto di prender posto anche nelle vetture con letti dei servizi ordinari della Compagnia W. L. nonchè dei treni di lusso, dietro pagamento dei relativi supplementi di prezzo.

Sulla percorrenza italiana *Iselle* trans. *Peri* trans., rispettivamente *Cormons* trans., sono ammesse due fermate senza formalità. Tali fermate devonsi controllare, come di norma, soltanto colla perforazione del tagliando relativo alla detta percorrenza italiana, nelle caselle che si sono all'uopo predisposte.

Ragazzi.

I ragazzi dai 4 ai 7 anni, e quelli di età minore per i quali sia domandato l'uso di un posto, sono trasportati in servizio diretto col ribasso del 50%. Viene nel caso rilasciato dall'Ufficio emittente (Parigi) un biglietto ordinario per adulto, previo distacco della sezione di destra di un tagliando che vi è appositamente inserito per stabilire se il biglietto sia stato distribuito a tariffa intera per adulto od a mezza tariffa per un ragazzo. Qualora manchi la detta sezione di tagliando il biglietto vale adunque sol-

tanto per il trasporto di un ragazzo ed in tal caso deve anche portare, sulla copertina, l'impronta di un bollo « Enfant ».

Se un biglietto ordinario per adulto è stato rilasciato pel viaggio a mezza tariffa di due ragazzi, esso deve portare sulla copertina e sui tagliandi l'impronta d'un bollo « deux enfants ».

Bagagli.

La registrazione diretta dei bagagli da Parigi per le succitate stazioni delle Ferrovie austriache si effettua mediante lo stesso modulo in uso per il servizio diretto dalla Francia all'Italia.

Per le registrazioni dall'Italia, da effettuarsi su presentazione di biglietti del servizio diretto di cui trattasi in seguito ad una fermata, valgono le norme e le tasse in vigore per il servizio interno italiano, o per il servizio diretto italo-austriaco, secondo che la spedizione sia diretta ad un'altra stazione italiana per l'effettuazione della seconda fermata, o ad una stazione austriaca.

Ordine di Servizio N. 341. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Servizio cumulativo con la Società Veneta (tronco Thiene-Rocchette e linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero).

(Vedi Ordine di Servizio N. 109-1907)

Allo scopo di mettere le stazioni della Rete dello Stato in grado di rilasciare — dietro richiesta — biglietti di viaggio e di registrare bagagli *in base alle Concessioni speciali ed al Regolamento pei trasporti militari,* per le stazioni della linea Torrebelvicino-Schio-Arsiero (appartenente alla Società Veneta) « via Thiene-Rocchette », si indicano qui di seguito i prezzi ridotti da riscuotersi oltre Thiene.

Stazioni	Amministrazione e linea alle quali appartengono	Transiti (punto di allacciamento con le Reti principali)	Distanza dai transiti	Tariffa differenz. B.		Tariffa speciale per operai in comitiva	Tariffa militare		Bagagli Base per tonn. divisibile di 10 in 10 Kg.
			Km.	1a cl.	2a cl.		1a cl.	1a cl.	
S. Orso.	Società Veneta	Thiene	16	0.80	0.55	—	0.35	0.25	3.616
Seghe .			18	0.90	0.60	—	0.40	0.30	4.068
Arsiero.			20	1.00	0.70	—	0.45	0.30	4.520

I suddetti prezzi di 1ª classe sono da applicarsi ai viaggiatori fruenti sulle linee dello Stato della 1ª e della 2ª classe; i prezzi di 2ª classe vanno applicati ai viaggianti in 3ª classe sulle linee dello Stato.

Tali indicazioni devono essere riportate nel fascicolo delle « Norme di servizio cumulativo con le Ferrovie Secondarie pei trasporti dei viaggiatori e dei bagagli in base alle Concessioni speciali ed al regolamento pei trasporti militari, (edizione 1° luglio 1902) ».

Ordine di Servizio N. 342 (Servizio VIII).

Da distribuirsi agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 8, 9 ed al personale delle gestioni dei Compartimenti di Milano e Genova

Servizi diretti per viaggiatori e bagagli: franco-italo-germanico, franco-italo-olandese e franco-italo-austriaco, via Ventimiglia-Gottardo.

Al 1° dicembre 1909 viene attuata una nuova tariffa per il servizio diretto viaggiatori e bagagli fra talune stazioni francesi da una parte e talune germaniche, olandesi ed austriache dall'altra parte per le vie di Belfort, Ginevra e Gottardo.

Biglietti.

Le relazioni di cui trattasi via Gottardo, e cioè quelle con percorso in transito Ventimiglia-Gottardo, trovansi specificate nel quadro allegato al presente Ordine di Servizio colla indicazione della specie dei biglietti distribuiti per ciascuna di esse: di corsa semplice, o di andata e ritorno.

Detti biglietti hanno, come quelli sin qui esistenti per il servizio in parola, formato e colori eguali a quelli a libretto degli altri servizi diretti internazionali; essi valgono per tutti i treni ordinari che hanno vetture di classe corrispondente, in conformità delle indicazioni portate dagli orari ufficiali e — quelli di 1ª classe — valgono anche per le vetture con letti dei servizi ordinari della Compagnia W. L. e per i treni di lusso, dietro pagamento dei rispettivi supplementi.

Quelli di corsa semplice hanno la validità di 10 giorni e quelli di andata e ritorno di 45 giorni, decorrenti dalla data indicata dal bollo della stazione di partenza.

Il tagliando concernente la percorrenza italiana:

Ventimiglia-Chiasso

via Savona { Sampierdarena / Genova } Novi-Voghera-Milano

o

Ventimiglia-Luino

via Savona { Sampierdarena / Genova } Novi / S. Giuseppe di Cairo } Alessandria-Novara

(e viceversa nei biglietti del servizio verso la Francia) consente l'effettuazione di due fermate intermedie senza formalità. Queste saranno controllate soltanto — come di norma — mediante la perforatura delle caselle all'uopo stampate sul tagliando stesso.

Il coincidente tagliando delle Ferrovie svizzere — valevole per la percorrenza *Chiasso* o *Luino-Fluelen* (e viceversa nei biglietti del servizio verso la Francia) — comprende uno scontrino di controllo che dev'essere staccato dal personale che effettua la controlleria a *Luino*, quando il viaggiatore segue la via di Luino, e dagli agenti delle Ferrovie Federali, insieme alla rimanente parte del tagliando stesso, quando il viaggiatore segue la via di Chiasso.

La ripartizione del prezzo dei biglietti, per quanto riguarda l'effettuazione del viaggio per la via di Luino o per quella di Chiasso, ha luogo in base ai tagliandi rispettivamente presentati dalle Amministrazioni interessate; importa quindi che sia usata ogni particolare diligenza nel ritiro a *Luino* ed invio al Controllo dello scontrino di controllo anzidetto quando il biglietto è utilizzato per quella via.

Ragazzi.

I ragazzi dai 4 ai 7 anni, e quelli al disotto di 4 anni pei quali viene domandato l'uso di un posto, godono del ribasso del 50 % sull'intera percorrenza. Non si distribuiscono però biglietti speciali per ragazzi nel servizio diretto di cui trattasi;

invece ai biglietti ordinari per adulti trovasi annesso un apposito tagliando del quale l'ufficio di distribuzione stacca e trattiene la metà destra quando debbano valere per il trasporto di ragazzi a metà prezzo.

La mancanza di detta sezione di tagliando indica quindi al personale incaricato della controlleria che il biglietto vale soltanto per il trasporto di un ragazzo dai 4 ai 7 anni, o di uno di età inferiore avente diritto ad un posto.

Per due ragazzi viaggianti a mezza tariffa può servire l'uso di un solo biglietto a tariffa intera.

I ragazzi fino ai tre anni, pei quali non sia domandato l'uso d'un posto, viaggiano gratuitamente sull'intera percorrenza, per quelli dai 3 ai 4 anni devesi pagare la mezza tariffa sulle ferrovie italiane e francesi.

Bagagli.

Per tutte le relazioni per le quali si distribuiscono i biglietti del servizio diretto di cui trattasi si possono altresì registrare direttamente i bagagli. E' ammessa poi anche la registrazione diretta su presentazione di libretti a tagliandi combinati internazionali, valevoli per corrispondenti percorrenze.

Del resto le registrazioni dall' Italia su presentazione dei biglietti in parola si effettuano alle condizioni e colle tasse stabilite, rispettivamente, dalle tariffe del servizio diretto italo-svizzero, italo-germanico od italo-olandese via Gottardo, od italo-francese via Ventimiglia, secondo che la spedizione sia diretta ad una stazione svizzera, germanica, olandese o francese.

Vetture-salone ed altre speciali.

La nuova tariffa comprende anche le condizioni e le tasse per i trasporti in servizio diretto dei viaggiatori in vetture-salone, vetture a letti e vetture speciali per ammalati.

L' effettuazione di detti trasporti dà luogo alla emissione, da parte della stazione originaria di partenza, dello speciale *Bollettino* in uso anche per altri servizi internazionali e che è composto di tre parti, una delle quali è trattenuta dalla detta stazione di partenza, l' altra viene consegnata come *foglio di via* al personale del treno e la terza è rilasciata al locatario.

della vettura, cui serve da documento di viaggio e dal quale deve poi essere consegnata, come biglietto, alla stazione destinataria

E' prescritta l'emissione di un Bollettino per ciascuna vettura.

Il personale che effettua la controlleria è autorizzato ad entrare nelle vetture speciali di cui trattasi viaggianti in servizio diretto per verificare se il numero dei viaggiatori indicati sul Bollettino di trasporto corrisponde al numero delle persone che le occupano.

I ragazzi fino ai 3 anni non contano nel computo del numero massimo delle persone ammesse.

Nelle carrozze per ammalati tutti gli oggetti che possono servire durante il viaggio non sono soggetti ad alcuna tassa di trasporto. Ogni trasporto d'ammalato dev'essere accomapgnato da una persona almeno di assistenza.

Un agente dell'Amministrazione cui appartiene la vettura può viaggiare gratuitamente in accompagnamento di questa; esso deve, nel caso, essere munito di apposito certificato rilasciatogli dalla detta Amministrazione proprietaria.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 342-1909.

Servizio diretto viaggiatori e bagagli fra talune stazioni delle ferrovie francesi P. L. M. da una parte e talune stazioni germaniche, olandesi ed austriache dall'altra, in transito per l'Italia, via Ventimiglia-Gottardo.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Aachen	Aja (Haag)	Amburgo Altona (Hamburg-Altona)	Amsterdam	Arnheim	Baden-Baden	Bad-Nauheim	Barmen	Berlino (Berlin)
Beaulieu	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s.
Cannes	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	c.s. a.r.
Mentone (Menton)	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Mentone Garavan	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Monaco	c. s.	c. s.	c s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c.s. a.r.
Monte Carlo	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c.s. a.r.
Nizza (Nice)	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c.s. a.r.	c. s.	c. s.	c.s. a.r.
St. Raphaël - Valescure	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s.

c. s. Biglietti di corsa semplice.
a. r. » » andata e ritorno (esistenti nel solo senso dalla Germania alla Francia).

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Bonn	Braunschweig	Brema (Bremen)	Breslau	Cassel	Coblenza (Coblenz)	Colmar	Colonia (Cöln)	Darmstadt
Beaulieu	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cannes.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	c. s.
Mentone (Menton) . .	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	c. s.
Mentone Garavan. . .	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	c. s.
Monaco	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Monte Carlo.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Nizza (Nice).	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
St. Raphaël Valescure .	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Dortmund	Düsseldorf	Duisburg	Eisenach	Elberfeld	Ems	Erfurt	Essen	Francoforte s/M. (Frankfurt)
Beaulieu	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cannes.	—	c. s.	—	c. s.	c. .	c. s.	c. s.	—	c.s.a.r.
Mentone (Menton) . .	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c.s.a.r.
Mentone Garavan. . .	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c.s.a.r.
Monaco	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c.s.a.r.
Monte Carlo.	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c.s.a.r.
Nizza (Nice).	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c.s.a.r.
St. Raphaël Valescure. .	—	—	—	—	—	—	—	—	c. s.

c. s. Biglietti di corsa semplice.
a. r. » » andata e ritorno (esistenti nel solo senso dalla Germania alla Francia).

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Freiburg	Göttingen	Halle a. Saale	Hannover	Heidelberg	Karlsruhe	Lipsia (Leipzig)	Ludwigshafen a. Rh.	Magdeburgo (Magdeburg)
Beaulieu	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cannes.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Mentone (Menton) . .	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Mentone Garavan. . .	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Monaco	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Monte Carlo.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
Nizza (Nice).	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.
St. Raphael Valescure .	—	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice.

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Magonza (Mainz)	Mannheim	Monaco (München)	Mulhausen (Els.) Stadt	Norimberga (Nürnberg)	Pforzheim	Rotterdam	Saarbrücken	Salisburgo (Salzburg)
Beaulieu	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cannes	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s	c. s.	—
Mentone (Menton)	c. s	c. s.	c. s.	—	—	—	c. s.	—	—
Mentone Garavan	c. s.	c. s.	c. s.	—	—	—	c. s.	—	—
Monaco	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	—	c. s.	c. s.	—
Monte Carlo	c. s.	c. s.	c. s.	c s.	c. s.	—	c. s.	c. s.	—
Nizza (Nice)	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	c. s. (1)
St. Raphaël Valescure	—	—	—	c. s. (2)	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice.
(1) Nel senso dalla Francia, questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.
(2) » » » Germania, » » » » » » »

Dalle sottoindicate alle controindicate stazioni o viceversa	Strasburgo (Strassburg)	Stoccarda (Stuttgart)	Triberg	Trier	Utrecht	Weimar	Wiesbaden	Worms	Würzburg
Beaulieu	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Cannes.	c. s.	c. s.	—	—	c. s.	c. s.	c. s.	c. s.	—
Mentone (Menton) . .	—	—	—	—	c. s.	c. s.	c. s.	—	—
Mentone Garavan. . .	—	—	—	—	c. s.	c. s.	c. s.	—	—
Monaco	c. s.	—	—	c. s.	c. s.	—	c. s.	c. s.	—
Monte Carlo.	c. s.	—	—	c. s.	c. s.	—	c. s.	c. s.	—
Nizza (Nice)	c. s.	c. s.	—	c. s.	c. s.	c. s.	c.s. a.r.	c. s.	c.
St. Raphaël Valescure .	c. s.	—	—	—	—	—	—	—	—

c. s. Biglietti di corsa semplice.
a. r. » » andata e ritorno (esistenti nel solo senso dalla Germania alla Francia).
(1) Nel senso dalla Germania, questi biglietti verranno istituiti soltanto in caso di bisogno.

Ordine di Servizio N. 343. (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Estensione di servizio nella stazione di Ronta.

(Vedi Ordine di Servizio N. 286-1909).

La stazione di Ronta attualmente abilitata, per il servizio della grande velocità e della piccola velocità ordinaria, ai trasporti di colli non superanti il peso di Kg. 50 ciascuno, senza restrizione di peso per ogni singola spedizione, viene ammessa, pei servizi stessi, alle spedizioni in arrivo e partenza, tanto in dettaglio quanto a vagone completo, purchè costituite di colli non superanti ciascuno il peso di Kg. 100.

Conseguentemente a pag. 80 del *Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato* (ediz. 1° luglio 1908) di fianco al nome della stazione di Ronta si dovrà nelle colonne 8 e 10 sostituire col richiamo (2) l'attuale richiamo (1).

Ordine di Servizio N. 344. (SERVIZI VII E VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5,
ed al personale delle gestioni

Elenco delle stazioni da considerarsi principali o secondarie agli effetti dell'art. 70 delle tariffe e condizioni pei trasporti.

Agli effetti dell'art. 70 delle Tariffe e condizioni pei trasporti, relativo al computo dei termini per la resa a destinazione delle merci a piccola velocità, le stazioni da considerarsi *principali* sono quelle comprese nel seguente elenco, che sostituisce quelli pubblicati dalle cessate Società (Ordine Generale di Servizio N. 7-1903 R. M. — Ordine di Servizio N. 39-1903 R. A. — Circolare N. 36-1903 R. S.).

Per le operazioni occorrenti per la consegna della spedizione al convoglio in dette stazioni è quindi concesso il periodo

di ore ventiquattro, a decorrere dalla mezzanotte successiva all'ora della completa consegna risultante dalla ricevuta in partenza.

Sono da considerarsi *secondarie* tutte le altre stazioni, nelle quali il detto periodo è invece di ore trentasei.

La presente classificazione andrà in vigore a partire dal 15 dicembre 1909 e sarà da applicarsi pei trasporti accettati da detto giorno.

STAZIONI PRINCIPALI.

Alessandria, Ancona, Ancona Scalo M., Arezzo, Asti.

Bari, Barletta, Benevento, Bergamo, Bologna, Brescia, Brindisi Porto, Brindisi Porto banchina di levante, Scalo Marittimo, Brindisi Stazione, Busto Arsizio.

Carrara, Casale Monferrato, Catania Centrale, Civitavecchia, Como S. Giovanni, Cuneo.

Faenza, Ferrara, Firenze Campo di Marte, Firenze P. Prato, Foggia.

Gallarate, Genova Brignole, Genova Molo Vecchio, Genova P. Caricamento, Genova Principe.

Lecco, Legnago, Livorno Marittima, Livorno Torretta, Lucca.

Mantova, Massa, Milano P. G., Milano P. R., Milano P. T. Modena, Monza.

Napoli P. Massa, Napoli Scali, Novara, Novi Ligure.

Padova, Palermo Centrale, Palermo Porto, Parma, Pavia, Piacenza, Pisa Porta Fiorentina, Pistoia, Prato.

Ravenna, Reggio Emilia, Rimini, Rivarolo Ligure, Roma Termini, Roma Trastevere, Rovigo.

Salerno, Sampierdarena, Sampierdarena 1ª e 2ª fermata, S. Benigno, S. Giovanni Valdarno, S. Severo, S. Limbania, Savona Letimbro, Savona Marittima, Schio, Seregno, Serravalle, Scrivia, Sesto S. Giovanni, Sestri Ponente, Siena, Spezia, Spezia Scalo Marittimo.

Taranto, Terni, Torino Dora, Torino P. Nuova, Torino P. Susa, Torre Annunziata Porto, Tortona, Treviglio, Treviso.

Udine.

Varese, Venezia Marittima, Venezia S. Basilio, Venezia S. Lucia, Vercelli, Verona P. V., Viareggio, Vicenza, Voghera, Voltri.

Ordine di Servizio N. 345. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 331-1909).

A datare dal 1° dicembre 1909 la stazione di Kückelhausen viene ammessa al carteggio diretto pei trasporti in servizio italo-germaico con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale, da introdursi, col nome della stazione, a pagina 410 del 16° Supplemento alla tariffa diretta:

Tariffe generali a Grande Velocità e Piccola Velocità.

		Tariffa a Grande velocità			Tariffe a piccola velocità – spedizioni senza condizioni di peso			
		classi			classi			
		a	b	c	1	2	3	4
Kückelhausen	Pino	21.40	20.86	14.69	10.62	10.45	10.10	10.45
	Chiasso	22.60	21.96	15.79	11.11	10.90	10.55	10.90
	Peri	24.33	20.19	12.69	11.84	10.86	10.86	9.86

Tariffe generali a Grande Velocità e Piccola Velocità.

		Tariffe a Piccola Velocità – Spedizione a vagone completo											
		Classi				Tariffe speciali					
						I		II		III	
		A	B	C	D	a	b	a	b	a	b
Kückelhausen	Pino	7.65	6,79	7.65	6,79	5.70	5.16	5.70	3.98	4.20	2.63
	Chiasso	8.02	7,11	8.02	7.11	5.97	5.41	5.97	4.17	4.42	2.76
	Peri	9.76	7.88	8.76	7.88	7.13	6.39	7,13	4.72	5.20	3.22

Di conseguenza nell'elenco delle stazioni germaniche, annesso al detto 16° Supplemento (pag. 324), le indicazioni attuali della stazione di Kückelhausen vanno sostituite come appresso:

Elb.	**Kückelhausen**	—	906	950	1070	—

Ordine di Servizio N. 346 (Servizio VII e XI).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Torino

Protezione del P. L. Km. 94 + 198,06 della linea Savona-Torino.

Per la protezione del passaggio a livello della strada provinciale Torino-Savona al Km. 94+198.06 della linea Savona-Torino, fra le stazioni di Cherasco e Bra, verranno attivati dalle ore 6 del 6 dicembre 1909 due segnali a disco, piccolo modello, situati quello verso Cherasco a destra dei treni in arrivo ed a metri 518 dall'asse dell'attraversamento; l'altro in stazione di Bra alla distanza di metri 115 dall'asse del F. V. e di metri 932 da quello dell'attraversamento.

Ordine di Servizio N. 347. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio italo-svizzero.

(Vedi Ordine di Servizio N. 333-1909).

Col 25 novembre 1909 la stazione di Cossonay è stata ammessa alla tariffa eccezionale svizzera N. 1 (ferramenta in genere) con l'applicazione dei seguenti prezzi per quintale,

i quali, col nome della stazione, devono essere annotati a pagina 365 del 15° Supplemento alla tariffa diretta italo-svizzera:

		TARIFFA ECCEZIONALE N. 1			
		a	b	c	d
Cossonay . . .	Chiasso. . . .	3.06	2.17	1.62	1.52
	Pino.	2.79	1.97	1.48	1.39
	Iselle	1.31	0.94	0.71	0.67

Circolare N. 94. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Tariffa dei trasporti a domicilio da Roma S. Lorenzo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 328-1909).

A seguito delle comunicazioni contenute nell'Ordine di Servizio N.328 del 1909, si avverte che al nuovo scalo di Roma S. Lorenzo è stato istituito il servizio dei trasporti delle merci a domicilio con una speciale Agenzia di Città per la presa e consegna a domicilio soltanto per le merci in partenza o in arrivo in detta stazione.

Pertanto alla pagina 26 del « Prontuario tariffe pei trasporti a domicilio (edizione 1907),» dopo il nome della stazione di Roma Porta Maggiore, si dovrà aggiungere quello di Roma S. Lo-

renzo, nonchè i prezzi esposti nel prospetto allegato, ed alla pagina 80 del « Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione 1908) », di fronte al nome della stazione di Roma S. Lorenzo, alla colonna 14, la lettera *P*.

Nulla è innovato per quanto riguarda i prezzi e le condizioni del servizio dei trasporti a domicilio nelle altre stazioni di Roma Termini, Roma Trastevere e Roma Porta Maggiore.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Allegato alla Circolare N. 94-1909.

Tariffa dei trasporti a domicilio a Roma-S. Lorenzo

Località	Grande Velocità							Piccola Velocità				Osservazioni
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		**NUMERARIO e preziosi**		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibile	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(*) Roma S. Lorenzo	—	—	—	—	—	—	—	0. 70	1.50	0.30	0.70	

Ordine di Servizio N. 19 v. (SERVIZIO VII e X).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 7, 11, 26, 27, 28, 29 e 34

Restituzione carri noleggiati.

Devono essere restituiti i seguenti carri noleggiati:

ad Agram S. B. — 350 carri chiusi della Società « L'Ausiliare » di Milano,

a La Sambre — 200 carri chiusi della Compagnie Auxiliaire di Bruxelles,

a Berlino (Adlershof) — 309 carri chiusi della Ditta « Ludewig e Lange » di Berlino,

carri le cui marche e numeri sono indicati nell'allegato prospetto.

A regolare detta restituzione si prescrive:

a) *a datare dal ricevimento del presente*, è assolutamente vietata l'utilizzazione dei carri in parola, i quali dovranno invece essere concentrati come segue:

a Mestre i 350 carri della Società « L'Ausiliare » di Milano,

a Luino i 200 carri della Compagnie Auxiliaire di Bruxelles,

a Verona P. V. i 309 carri della Ditta « Ludewig e Lange » di Berlino;

b) i carri in questione dovranno essere inviati *a vuoto*, per la via più breve, alle rispettive stazioni di Mestre, Luino e Verona P. V., accompagnati da Bollettino di Scorta Mod. *G*-130ª coll'indicazione *Per restituzione a*
- *Cormons* (per quelli da concentrarsi a Mestre)
- *Luino* (per quelli da concentrarsi a Luino)
- *Ala* (per quelli da concentrarsi a Verona P. V.);

c) al fine di evitare indebite utilizzazioni da parte delle stazioni per le quali i carri devono transitare per giungere al confine, si prescrive che i medesimi *vengano piombati*;

d) le Officine, le Squadre Rialzo e le Ditte private che abbiano carri di tali gruppi in corso di riparazione, devono sollecitare la riparazione stessa il più possibile, e — tosto eseguita — consegnarli alla locale stazione, con invito di spedirli alla rispettiva stazione di concentramento, scortati dal prescritto bollettino sopracitato. Per le riparazioni si dovranno seguire le modalità che vennero indicate con speciali disposizioni;

e) i carri guasti etichettati per le Officine o per le Squadre Rialzo, che si trovassero ancora giacenti sui binari e nei parchi, non saranno più inoltrati in riparazione, ma dovranno senz'altro essere spediti alle rispettive stazioni di concentramento come sopra è detto, a meno che non si tratti di riparazioni assolutamente indispensabili per garantire la sicurezza della circolazione, riparazioni che dovranno eseguirsi colla massima sollecitudine. Le stazioni dovranno pertanto prendere accordi col personale della Trazione e Materiale, perchè, i carri muniti di etichetta Mod. *L*. 57-*b* (arancione) siano verificati e venga deciso se possano, senza bisogno di riparazioni, essere inoltrati ai luoghi di concentramento. Per carri che venissero ad avariarsi durante il periodo di riconsegna, se non richiedono riparazioni assolutamente indispensabili per la sicurezza della circolazione, non dovranno essere muniti di etichetta Mod. *L*. 57-*b* (arancione), ma dovranno essere inviati ai luoghi di concentramento muniti di etichetta Mod. *L*. 57-*a* (azzurro);

f) qualora per mettere i carri guasti in condizioni di sicura circolazione, occorressero dei pezzi di ricambio, questi dovranno essere richiesti d'urgenza, nei modi d'uso, alle Officine di Bologna che li hanno in iscorta.

g) il giorno 10 corrente le Divisioni di Movimento e Traffico e quelle di Trazione e Materiale faranno accertare il quantitativo dei carri da restituirsi, giacenti etichettati sui binari del Movimento e Traffico e negli speciali parchi riparandi, e di quelli esistenti in riparazione presso le Officine, le Squadre di Rialzo e le Ditte private e parchi annessi.

Entro il giorno 15 corrente, le predette Divisioni dovranno trasmettere alla Direzione Generale (Servizio VII) gli elenchi completi degli accertamenti fatti, specificando quali fra i veicoli

riparandi, in giacenza sui binari del Movimento e Traffico e nei parchi riparandi, poterono già essere inviati ai punti di concentramento, e quali invece, non essendo in condizioni di poter viaggiare, abbisognano di riparazioni. Per questi ultimi dovranno indicarsi anche i provvedimenti presi e la probabile durata dell'ulteriore sosta.

Le Divisioni di Movimento e Traffico e quelle della Trazione e Materiale, devono provvedere in relazione a quanto sopra e curare che le presenti disposizioni vengano rigorosamente osservate, assicurandosi della regolare e sollecita distribuzione degli estratti del presente Ordine di Servizio.

Le Divisioni di Movimento e Traffico di Milano e Venezia daranno poi le opportune istruzioni alle stazioni di Luino, Ala e Cormons, per le operazioni doganali e le modalità di spedizione dei carri all'estero, nonchè per la pulizia dei carri stessi.

Le Divisioni della Trazione e Materiale di Milano e Venezia provvederanno perchè rispettivamente a Luino, a Mestre ed a Verona vengano eseguite le riparazioni occorrenti allo scopo di rimettere i carri colà concentrati in condizioni di poter circolare fino a destino, senza compromettere la sicurezza e la continuità del servizio.

Le Divisioni Trazione e Materiale di Milano e Venezia provvederanno che, per i bisogni delle piccole riparazioni nelle località di concentramento, siano richieste alle Officine di Bologna i pezzi di ricambio occorrenti, e queste dovranno curare la sollecita evasione delle richieste.

Rammentasi infine che a completare le restituzioni dei 1764 e 120 carri noleggiati, ordinate rispettivamente cogli Ordini di Servizio 346-1908 e 10V-1909, mancano ancora quello R A. R. 4305 della Erste Eisenbahn di Vienna e quello F. S. NH. 8152 della Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft di Vienna, entrambi da inviarsi a Mestre per la restituzione alle Ditte proprietarie.

La ricerca dovrà quindi estendersi anche ai due carri predetti, il cui valore dovrebbe essere pagato alle Ditte, ove non venissero restituiti entro la fine del corrente anno.

Avvertesi che, a prescindere dai provvedimenti disciplinari del caso, saranno addebitati alle stazioni responsabili di utilizzazioni o di giacenze ingiustificate, i danni derivati all'Amministrazione per mancata o ritardata restituzione dei carri di cui al presente Ordine di Servizio.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 19 v.

Prospetto degli 859 carri da restituirsi.

Quantità	Qualità	Sigla	Serie	Numerazione	Ditta proprietaria	Località di concentramento	Transito di uscita
100	Chiusi	R.M.	H	061 a 0160	Auxiliaire di Bruxelles	Luino	Luino
100	»	»	»	01716 a 01745 01771 01782 a 01850			
190	Chiusi	R. M.	H	01501 a 01687 01689 a 01700	Ludewig e Lange di Berlino	Verona P.V.	Ala
110	»	»	»	04001 a 04110			
100	Chiusi	R. M.	HBd	da 0601 a 0750, e cioè: 0601, 0603 a 0613, 0615 a 0617, 0619 a 0620, 0622 a 0633 0635 a 0637, 0639 a 0640, 0642 a 0646, 0648 a 0651, 0679 a 0681, 0683 a 0686, 0688 a 0690, 0692 a 0696, 0698 a 0702, 0704, 0706 a 0709, 0711 a 0728, 0732 a 0736, 0739 a 0740, 0742, 0744 a 0747, 0749 a 0750	L'Ausiliare di Milano	Mestre	Cormons
250	Chiusi	R. A.	R.	7000 a 7079, 7100 a 7119, 7121 a 7199, 7349 a 7399 7500 a 7519			

Circolare N. 12 V. (Servizio VII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Trasporti di collettame G. V. durante il periodo delle feste Natalizie e Capodanno.

Per assicurare la regolarità dei trasporti di collettame G. V. durante il prossimo periodo delle feste Natalizie e di Capodanno si impartiscono le seguenti disposizioni di massima, raccomandando alle Divisioni di provvedere in tempo utile a tutte quelle di dettaglio ed alla sorveglianza sull'andamento dei trasporti stessi.

I colli a G. V. dovranno essere in perfetta condizione, bene assicurati in modo da evitare avarie e da rendere impossibili i tentativi di manomissione senza lasciare segni esterni.

Ogni collo dovrà essere munito esternamente di due cartellini solidamente assicurati portanti l'indicazione del nome e cognome del destinatario e dell'indirizzo (via, numero e piano dell'abitazione) e della stazione e località destinatarie. Se il collo dovrà essere recapitato a domicilio il cartellino dovrà portare anche l'indicazione « Domicilio ».

Sarà assai utile che una copia di questo cartellino venga posta nell'interno dei colli, onde rendere più facile la consegna in caso di smarrimento dei documenti di trasporto o di perdita dei cartellini esterni.

Le stazioni faranno in proposito le opportune raccomandazioni agli speditori.

Le note e richieste di spedizione devono essere compilate in ogni loro parte come prescritto, e portare l'indicazione dell'indirizzo del mittente e del destinatario per facilitare le eventuali comunicazioni che la Ferrovia dovesse fare in ordine all'inoltro ed alla consegna del trasporto cui si riferiscono.

Per rendere più sollecite le operazioni di carico, di scarico e di trasbordo le stazioni di maggiore importanza, da indi-

carsi dalla Divisione o Sezione di Movimento, dovranno ripetere sui documenti di trasporto i numeri delle etichette applicate ai colli, non già a mano, ma facendo uso di apposite altre etichette più piccole in carta color aranciato avente un centimetro di lato e l'indicazione a stampa in inchiostro nero di numeri progressivi dall'1 in avanti corrispondenti a quelli delle etichette per colli assegnati a ciascuna stazione. Tali etichette dovranno essere fatte stampare e distribuire, in tempo, alle stazioni interessate a cura della Divisione Movimento e traffico.

Le merci dovranno essere raggruppate nei carri per stazioni destinatarie, separando possibilmente, per ciascuna destinazione, quelle da tenersi ferme in stazione da quelle da consegnarsi a domicilio.

Per le merci destinate alle località più importanti servite da appositi itinerari, si dovrà anzi avere cura di formare carri distinti per le merci ferme in stazione e per quelle da consegnarsi a domicilio.

Per queste ultime, tanto su ciascun collo, quanto sui documenti di trasporto, dovranno applicarsi apposite etichette, in carta bianca con scritto in inchiostro rosso, la parola « Domicilio », le quali verranno, in tempo, fornite a cura di questo Servizio centrale.

L'apposizione o non di queste etichette non esonera le stazioni destinatarie dall'obbligo di assicurarsi, mediante l'esame dei documenti di trasporto, se la spedizione debba essere consegnata a domicilio o trattenuta « ferma in stazione » affinchè un eventuale errore della stazione mittente non abbia ad influire sulla consegna al destinatario.

Il carico dovrà farsi nei prescritti normali, e quando la quantità di merce lo permetta, dovranno formarsi appositi supplementari frazionando gl'itinerari per determinate tratte o per determinate stazioni.

I fogli d'accompagnamento dei carri misti (normali e scorta) Mod. G-140 e G-140*a* dovranno, specialmente in questo periodo, essere regolarmente compilati per ogni carro secondo le prescrizioni.

La consegna dei carri, fra personale di stazione e dei treni, dovrà avvenire di massima in via di fatto, adottando, ove occorra, il turno del personale. Solo in casi eccezionali,

debitamente autorizzati e giustificati, si potrà derogare da questa massima.

Le stazioni dovranno provvedere agli opportuni spostamenti nel personale per assicurare il servizio dei trasporti a G. V. la massima sollecitudine e regolarità. Si raccomanda in modo speciale il pronto recapito delle lettere d'avviso, e là dove funzionano Agenzie pei trasporti a domicilio, la pronta consegna dalle stazioni a queste, e da queste ai destinatari.

I carri misti a G. V. dovranno essere inoltrati infallantemente coi treni prescritti. Dalla composizione dei treni raccoglitori G. V., durante il periodo dei forti trasporti di cui si tratta, dovranno escludersi, in modo assoluto, tutti i carri vuoti e quelli carichi a P. V.

Le squadre viaggianti coi treni raccoglitori G. V. dovranno essere opportunamente rinforzate, e se del caso, anche il Conduttore dovrà essere assistito da altro agente idoneo che lo coadiuvi sia nelle scritturazioni, che nella sorveglianza sulle operazioni di carico, scarico e trasbordo.

I trasbordi da carro a carro, per raggruppare le merci per destinazione, o per riordinare i diversi itinerari, collo scopo di evitare manipolazioni ai transiti, dovranno essere eseguiti sempre e completamente sotto la responsabilità del personale delle squadre, del Capo conduttore e dei Dirigenti le stazioni e le gestioni delle località stabilite.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Errata-Corrige

Ordine di Servizio N. 321-1909. - Nell' allegato *A*, inserire nella colonna della piccola velocità, di fronte al nome della stazione di Vigarano Mainarola, la lettera « *A* ».

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente. d una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale :

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . *L.* **4,00**

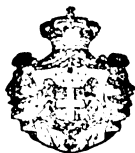
Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ **8,00**

ANNO II - N. 49. | 9 DICEMBRE 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Roma, Dicembre 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini — C-75.

R. DECRETO *n. 733 del 7 novembre 1909, che autorizza la prelevazione di L. 14.107 549 13, dal fondo di riserva per spese impreviste dell'azienda ferroviaria di stato, e per l'esercizio 1908-1909.* (1)

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, colle modificazioni apportatevi dall' art. 1 della legge 25 giugno 1909, Num. 372:

Visto che il fondo di riserva istituito per le spese impreviste delle ferrovie dello Stato depositato in conto corrente presso la tesoreria centrale del Regno presentava al 30 giugno 1909 una disponibilità di L. 17,870,180.88;

Sulla proposta dei Nostri ministri segretari di Stato per i lavori pubblici ed il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Dal fondo di riserva per le spese impreviste depositato in conto corrente presso la tesoreria centrale del Regno, a termini dell'art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato coll'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372, è autorizzata la prelevazione della somma di L. 14.107.549.13 da inscriversi al seguente nuovo capitolo della parte ordinaria del bilancio dell' Amministrazione delle ferrovie dello Stato per l' esercizio 1908-909.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* del Regno n. 277 del 26 novembre 1909.

Entrata:

Cap. n. 5-*bis*. Prelevamenti dal fondo di riserva per le spese ordinarie 14.107.549.13.

Detta somma sarà portata in aumento della dotazione dei seguenti capitoli della parte ordinaria del bilancio della spesa dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio stesso, nella misura per ciascuno di essi indicata:

Spesa:

Cap. n. 2, Spese generali:

Imposte e tasse	58.540.69	
Contributo istituti di previdenza . . .	31.045.01	
Spese diverse	1.550.837.97	
Gestione dei magazzini dell'Economato:		
Personale	134.103.68	
Spese diverse	114.589.68	
		1.889.117.03
Cap. n. 3. Spese del servizio mantenimento e sorveglianza lavori ed accessori		1.470.003.55
» 4. Spese del servizio di trazione ed officine:		
Combustibile per locomotive .	3.147.941.86	
Manutenzione materiale rotabile ed accessori	1.433.891.63	
		4.581.833.49
» Spese del servizio movimento e traffico:		
Personale	875.530.90	
Spese accessorie	965.058.92	
		1.840.589.82
» 12. Interessi sulle somme pagate dal tesoro con mezzi ordinari di tesoreria per liquidazioni ferroviarie ed altre spese straordinarie per le ferrovie dello Stato ai termini dell'art. 1 della legge 25 giugno 1905, n. 261 e 23 dicembre 1906, n. 638		2.811.071.07
» 17. Quota spettante ai concessionari delle ferrovie, delle quali lo Stato è comproprietario e di quelle concesse all'industria privata		1.514.934.17

Questo decreto sarà comunicato al Parlamento insieme al conto consuntivo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 7 Novembre 1909.

VITTORIO EMANUELE.

CARCANO.
BERTOLINI.

Visto, *il guardasigilli:* ORLANDO.

Ordine di Servizio N. 348. (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 11, 15 ed al personale delle gestioni

Elenco degli itinerari e dei treni d'inoltro dei carri normali e scorta a G. V. — Prospetto dei treni d'inoltro dei carri misti normali a P. V.

(Vedi Ordini di Servizio N. 316-1908 e 151-1909).

In base all'orario andato in vigore il giorno 15 ottobre 1909, sono stati ristampati: l'elenco degli itinerari dei carri normali e scorta a G. V., con l'indicazione dei treni stabiliti per l'inoltro di ciascun itinerario ed il prospetto dei treni d'inoltro dei carri misti normali a P. V.

Di conseguenza vengono soppressi, tanto l'elenco allegato *A* al fascicolo delle norme e disposizioni per l'inoltro dei trasporti in collettame a G. V. di cui l'ordine di servizio N. 316-1908, quanto il prospetto dei carri misti a P. V. pubblicato coll'ordine di servizio N. 151-1909.

D'ora in avanti le divisioni Movimento e Traffico non dovranno più provvedere alla pubblicazione delle circolari relative allo inoltro dei misti a G. V. ed a P. V., ma ad ogni cambiamento d'orario, e negli altri casi in cui riconoscano la necessità di introdurre modificazioni ai prospetti di cui si tratta, dovranno rivolgere in tempo utile opportune proposte al servizio centrale VII, che deciderà in merito e, se del caso, provvederà alle pubblicazioni delle varianti approvate.

La distribuzione del prospetto e dell'elenco succitati verrà fatta alle divisioni ed agli uffici interessati a cura del servizio VII.

I funzionari del Movimento e Traffico, e specialmente i controllori del materiale, dovranno curare la esatta osservanza delle disposizioni impartite col presente ordine di servizio.

Ordine di Servizio N. 349. (Servizio VIII).

Modificazioni all'istruzione per le verifiche contabili alle gestioni delle stazioni e delle agenzie.

A parziale modificazione delle disposizioni di cui alla « Istruzione per le verifiche contabili », allegata all'ordine di Servizio N. 1-1908, si dispone che non debba altrimenti farsi luogo, in occasione di verifiche contabili, alla compilazione dei seguenti documenti, i quali, fino ad ora, venivano rimessi in sede superiore allegati ai rispettivi verbali, conforme è disposto dal § XI della citata istruzione:

a) elenco delle spese anticipate;

b) elenco degli assegni pagati e delle provvigioni riscosse;

c) elenco dei trasporti eseguiti in conto corrente.

Dovrà però essere provveduto affinchè, all'atto delle verifiche, siano fatte completare le scritturazioni dei diversi riassunti delle spedizioni, in corso di compilazione, comprendendovi cioè i trasporti eseguiti fino all'inizio delle operazioni di riscontro e come tali risultanti dai corrispondenti registri delle spedizioni.

Su tali riassunti gli ispettori dovranno totalizzare gli importi del debito, per tasse affrancate e del credito per spese anticipate ed, eventualmente, per presa a domicilio pagata all'agenzia di città, facendone risultare l'ammontare sui riassunti stessi, in tutte lettere, e convalidando tali cifre con la loro firma.

Analogamente sarà da provvedersi, dopo averne richiesto l'eventuale completamento, per la totalizzazione e convalidazione degli elenchi che servono per la riepilogazione quindicinale degli assegni pagati e dei trasporti in conto corrente.

Resta poi inteso che alle operazioni eseguite dall'ispettore sui predetti documenti, le stazioni faranno seguire, nelle linee immediatamente susseguenti, le successive scritturazioni, fino a chiusura del periodo contabile normale.

Ordine di Servizio N. 350. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Tariffa eccezionale N. 1007 P. V.

(Vedi Ordine di Servizio N. 88-1909)

Dal 15 dicembre 1909 la tariffa eccezionale N. 1007 P. V. è estesa ai trasporti di *piriti* in partenza dalla stazione di *Sestri Levante.*

In conseguenza di ciò, nell'intestazione della detta tariffa, dovrà essere aggiunta, alla sede opportuna, l'indicazione della nominata stazione.

Ordine di Servizio N. 351. (Servizio IV).

Ruolo d'anzianità del personale dei primi sei gradi.

Si porta a conoscenza del personale interessato che, contemporaneamente al presente bollettino, viene pubblicato il ruolo di anzianità dei funzionari dei primi sei gradi, compilato a norma dei RR. DD. 688 del 22 novembre 1908 e N. 671 del 3 settembre 1909.

Ordine di Servizio N. 352. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

---

Cambiamento di nome della stazione di Nocera dei Pagani.

A datare dal 12 dicembre 1909, la stazione di Nocera dei Pagani, della linea Napoli-Metaponto, assumerà la nuova denominazione di Nocera Inferiore.

In conseguenza, nel volume « *Prontuario generale delle*

distanze chilometriche (Edizione 1° luglio 1908) », a pag. 62, 151, (tabella 84A e 84B), 156, 157 (tabella 98A), 175, 179, 185, 191, 195, 197, 199, 209, 213 e 215 si dovrà cambiare Nocera dei Pagani in Nocera Inferiore.

Analoghe variazioni saranno da praticarsi in tutte le altre pubblicazioni di servizio in cui trovasi indicato il nome della suddetta stazione.

Circolare N. 95. (Servizio VII).

Corrispondenza telegrafica di servizio.

Malgrado le disposizioni date per contenere nei limiti dello stretto necessario i telegrammi di servizio, il numero di questi va continuamente aumentando in rilevanti proporzioni.

Occorre quindi che tutti i funzionari ed agenti autorizzati ad emettere telegrammi di servizio tengano presente che non devesi ricorrere alla corrispondenza telegrafica se non nei casi nei quali questa sia assolutamente indispensabile.

Per quelle comunicazioni che possono raggiungere ugualmente lo scopo senza ricorrere alla trasmissione per filo, si farà uso di telegrammi epistolari da spedirsi come corrispondenza urgente chiudendoli nelle apposite buste color rosa. A tale mezzo d'invio debbono attenersi in particolare modo gli Uffici centrali, divisionali e distaccati per quei telegrammi che, emessi in fine della giornata, possono essere spediti coi convogli notturni in modo da raggiungere la loro destinazione nelle ore antimeridiane del giorno successivo, coincidenti presso a poco coll'apertura dell'Ufficio destinatario. I dispacci cui sopra dovranno avere corso all'infuori dell'ingerenza degli Uffici telegrafici.

Si rammenta inoltre che nella compilazione dei telegrammi di servizio devesi curare tutta la possibile concisione non disgiunta dalla maggiore chiarezza, evitando frasi o parole di ossequio nonchè abbreviazioni o segni che, anche lievemente alterati, possano rendere dubbio ed incomprensibile od anche cambiare il significato del telegramma.

Infine si ricorda che i telegrammi della fattispecie non devono essere dichiarati *urgenti od urgentissimi* se non sono strettamente tali, affinchè non venga ritardata l'altra corrispondenza telegrafica sulla quale, come è noto, i telegrammi urgenti hanno la precedenza.

Da parte poi del Servizio VII, come di sua competenza, verrà eseguita apposita controlleria sulla emissione dei telegrammi per filo, procedendo disciplinarmente a carico del mittente, quando siano riconosciuti non necessari o non compilati con la voluta concisione.

Circolare N. 96. (Servizio I).

Funzionari delle divisioni compartimentali incaricati di ricevere e stendere i contratti.

(Vedi Circolare N. 173-1908)

A datare dal 15 dicembre 1909, la funzione di ricevere e stendere i contratti pel compartimento di Milano sarà affidato all'Ispettore Sig. Cav. Agostino Ferrari, restandone esonerato, dalla data stessa, l'Ispettore Capo Sig. Cav. Dott. Ludovico Fulcis. in dipendenza del deliberato suo collocamento a riposo.

L'Ispettore Sig. Giulio Vianello sostituirà il Delegato ai contratti in caso di assenze o di impedimento.

Circolare N. 97. (Servizio VI).

Riparazioni del vestiario-uniforme.

(Vedi Circolare N. 38-1909)

Essendosi rilevati molti casi di lunga giacenza negli uffici di vestiario da riparare, si ritiene opportuno di riepilogare le principali disposizioni emesse al riguardo, raccomandando di osservarle esattamente.

1. — Riscontrandosi difetti nel vestiario che, *a parere del superiore locale dell'Agente,* possano venir specificati sul tagliando 3 del Mod. *B*-81, la spedizione del vestiario al competente Magazzino od Ufficio di gestione si farà, unendovi il tagliando 3, entro *cinque giorni* dalla data di ricevimento (art. 11 dell'Ordine di Servizio 33-1907 e punto 5 dell'Ordine di Servizio N. 14-1909).

2. — Riscontrandosi invece difetti che debbano assolutamente essere verificati sulla persona, devesi scrivere al Magazzino od Ufficio di gestione vestiario entro *cinque giorni* dalla data di ricevimento del vestiario, domandando che un incaricato del sarto si rechi sul luogo per la verifica dei difetti stessi (art. 11 detto). Sul tagliando 3 si farà apposita annotazione della domanda.

Il Magazzino od Ufficio di Gestione Vestiario nei modi prescritti avviserà il sarto per procedere alla riparazione nel termine contrattuale.

Se l'arrivo del sarto ritardasse di 15 giorni si farà reclamo al Magazzino od Ufficio di Gestione Vestiario.

3. — Nelle corrispondenze col Magazzino od Ufficio di gestione vestiario i superiori locali devono indicare sempre non solo la data ed il numero della richiesta ma anche il *numero di confezione* che a cura del Magazzino è stato scritto a tergo del tagliando 3. E' vietata la corrispondenza diretta col sarto.

4. — Nel caso venga rispedito entro i *cinque giorni* al Magazzino od Ufficio di Gestione Vestiario qualcuno dei capi di vestiario considerati in una richiesta, devesi firmare il tagliando 3 per ricevuta degli altri capi, per allegarlo alla spedizione del capo rifiutato.

5. — Nel caso venga consegnato all'incaricato del sarto, venuto sul luogo, un capo di vestiario da riparare, occorre farsi rilasciare la ricevuta da spedirsi subito al Magazzino, (art. 11 sopracitato), avendo pure cura che sul tagliando 3 (da trattenersi) sia fatta *apposita annotazione dell'effettuata consegna.* Sullo stesso tagliando sarà pure segnata a cura del superiore locale e con la firma dell'incaricato del sarto, la *data*

della restituzione del vestiario riparato; il tagliando **3** va subito restituito al Magazzino od Ufficio di Gestione Vestiario.

Si raccomanda la massima esattezza nell'apporre sul tagliando 3 le accennate indicazioni, perchè esse servono di base all'applicazione delle multe a carico del sarto nei casi di ritardata riparazione oltre i termini contrattuali.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

ANNO II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente. d una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale :

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. **4,00**

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ **8,00**

Anno II - N. 50.

16 Dicembre 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata:*

Roma, Dicembre 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

Ordine di Servizio N. 353. (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Apertura all'esercizio della casa cantoniera di Sparagogna.

Dal giorno 15 dicembre 1909 verrà aperta all'esercizio, in via di esperimento, la Casa cantoniera di *Sparagogna* al Km. 190+287 (da Palermo) della linea Catania-Santa Caterina Xirbi, fra le stazioni di Catenanuova-Centuripe e Saraceni, dalle quali dista rispettivamente km. 6 e km. 5.

La Casa cantoniera, che trovasi a destra della linea, sarà ammessa al solo servizio dei viaggiatori, e verrà esercitata a mezzo di un guardiano in base all'art. 25 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo », diramate con l'ordine di servizio n. 100-1909. Essa distribuirà i biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le stazioni indicate nel prospetto allegato *A*.

La stazione di Catania sarà incaricata della scritturazione dei biglietti che si distribuiranno a Sparagogna, nonchè del versamento del relativo importo.

Per le modificazioni da apportarsi al volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione 1° luglio 1908) » vedasi l'allegato *B* al presente ordine di servizio.

Ordine di Servizio N. 354. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Servizio a P. V. ordinaria nella stazione di Caldine.

(Vedi Ordine di Servizio n. 324-1908)

Per il computo delle distanze chilometriche da valere per la tassazione dei trasporti a P. V. ordinaria, a carro completo, ai quali — come dall'ordine di servizio n. 324-1909 — è stata

ultimamente ammessa la stazione di Caldine, in base alle norme e condizioni risultanti dall'avvertenza *C* a pag. 5 del « Prontuario Generale delle distanze chilometriche ecc. » (edizione 1° luglio 1908), si dovranno seguire le modalità in appresso:

a) Le stazioni del tratto di linea Montorsoli-Faenza e quelle oltre Faenza, che per la stazione di Caldine hanno attualmente il percorso più breve computato in transito di Faenza, formeranno la nuova distanza aggiungendo km. 11, a quella ora esposta nei prontuari per la stazione di Caldine, eccezione fatta delle stazioni di Montorsoli, Borgo S. Lorenzo, Panicaglia, Ronta, Crespino, Fantino Palazzuolo, Marradi e S. Martino in Gattara, che invece, aggiungeranno km. 12.

b) Le altre stazioni della Rete formeranno la nuova distanza aggiungendo, a quella indicata attualmente per la stazione di Caldine, km. 6.

La nuova distanza così formata dovrà essere esposta, nei citati prontuari in uso nelle gestioni merci, al richiamo (1) alla nota seguente da riportarsi in calce:

(1) « Distanza da valere per la tassazione dei trasporti a P. V. a carro completo ».

Resta, poi, inteso che l'altra distanza, indicata per la stazione di Caldine, continuerà a valere per la tassazione degli altri trasporti, cui è abilitata.

Ordine di Servizio N. 355. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9
ed al personale delle gestioni

Servizio Italo-Austro-Ungarico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 337-1909)

Le Ferrovie austriache partecipano di avere concesso, a datare dal 1° gennaio 1910 e sul loro percorso Trieste Servola Cormons transito, il prezzo ridotto di franchi 0,32 per quintale a favore dei trasporti di ferro greggio effettuati da

Trieste Servola con lettera di vettura diretta per stazioni italiane.

In conseguenza di quanto sopra, a pagina 280 *a* della tariffa eccezionale n. 11 (ristampata col 6° supplemento) sotto il prezzo di L. 0,36 (1), esistente, per Trieste Servola, nella colonna relativa alla Serie n. (*), si dovrà aggiungere il succitato nuovo prezzo di L. 0,32 col richiamo (2) alla seguente nota da esporsi a piè della pagina:

« (2) Questo prezzo vale dal 1° gennaio 1910, pei soli trasporti di ferro greggio ».

Ordine di Servizio N. 356. (SERVIZIO VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7 e 11

Trasporti delle derrate alimentari a carro completo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 72-1909).

L'unito grafico, che sostituisce quello emanato coll'Ordine di Servizio N. 72-1909, comprende gli itinerari delle derrate in relazione all'Orario Generale in vigore al 15 ottobre 1909 ed alle successive modificazioni fino al 15 dicembre 1909.

In tale grafico sono specialmente messe in evidenza le norme da seguirsi per l'istradamento sulla linea Jonica (con la condotta T T) dei carri agrumi in provenienza dalla Sicilia e diretti sul Continente.

Il punto 7 dell'Ordine di Servizio N. 72-1909 è sostituito dal seguente:

Gli itinerari si dividono in *principali*, *sussidiari* e *complementari:* questi ultimi destinati alle tradotte dalle stazioni originarie del trasporto e quelle di completamento del carico.

Si hanno poi itinerari *secondari* per i trasporti di poca entità, ed *affluenti*, per le provenienze dalle linee diramantisi dalle principali.

Alcuni degli itinerari secondari ed affluenti più importanti sono compresi nell'allegato *C*, ed i rimanenti, come pure quelli complementari, saranno stabiliti dalle Divisioni del Movimento

e Traffico in quanto e di volta in volta occorra, salvo il benestare del Servizio VII prima della loro attuazione, quando gli itinerari riflettono linee di vari Compartimenti.

Comunque, ogni itinerario stabilito dalle Divisioni, come ogni successiva variazione, deve essere di volta in volta comunicato al Servizio VII.

Il punto 36 dell'Ordine di Servizio N. 72-1909 è sostituito dal seguente:

36. — Le stazioni di diramazione obbligate alla compilazione e trasmissione *giornaliera* del Mod. G-90 sono quelle indicate nell'allegato *B*, distinte in tre gruppi; al 1° i transiti di confine; al 2° quelle stazioni che debbono iscrivere sul Mod. G-90 tutti i carri comunque in transito, anche senza cambiamento di treno; al 3° quelle che debbono iscrivere soltanto i carri da, o per le linee di diramazione, salvo a segnare, sul modulo stesso, anche i carri della linea principale, quando per una qualsiasi causa dovessero ivi passare da un treno all'altro.

Il punto 41 dell'Ordine Servizio N° 72-1909 è sostituito dal seguente:

La tenuta del Modulo G. 90 deve essere affidata alla Gestione G. V.

Per facilitare la compilazione alle stazioni che debbono rimetterlo giornalmente queste dovranno servirsi del registro scartafaccio Mod. G. 90ᵃ, sul quale gli agenti della suindicata gestione potranno raccogliere direttamente i dati relativi ai carri derrate, da trascriversi poi sui Mod. G. 90, che dovranno così essere la copia fedele dello scartafaccio.

Il punto 43 dell'Ordine Servizio N. 72-1909 è sostituito dal seguente:

43. — I treni derrate serviti dal freno Westinghouse sono attualmente i seguenti:

« P. P. », per tutto il percorso Napoli-Bologna;
« G. G. », per il solo percorso Salerno-Chiasso;
« T. T. », per il solo percorso Foggia-Bologna ».

Pertanto, i carri sia per l'interno, che per l'estero, i quali

debbono essere inoltrati con detti treni, per tutto o parte del loro percorso, dovranno essere muniti dell'apparecchio del freno Westinghouse, od eccezionalmente, della relativa condotta: in caso di inadempimento le stazioni dovranno per ogni carro fornire giustificazioni sul relativo foglio-itinerario Mod. G. 167.

Estendendosi ad altre condotte derrate o a tutte, il funzionamento del freno Westinghouse, si dovrà naturalmente osservare quanto si è detto precedentemente per l'uso dei carri da caricarsi di derrate.

Nell'allegato B dell'Ordine Servizio N. 72-1909 dovranno apportarsi le seguenti modificazioni:

1° — Nel gruppo *b*) sono da comprendersi le stazioni di Milano Porta Romana, Milano Porta Sempione, Milano Lambrate e Reggio Calabria Porto.

2° — Nel gruppo *c*) la stazione di Rifredi dovrà segnare sul Mod. G. 90 i trasporti da e per Firenze S. M. N. e da e per i raccordi di Firenze Porta Prato e di Firenze Campo di Marte.

L'Ordine di Servizio N. 232-1909 resta abrogato.

Ordine di Servizio N. 357. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio Italo-Germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 345-1909).

Col 15 dicembre 1909 la voce «947-516» della Nomenclatura annessa alla tariffa diretta (pag. 60 del 23° supplemento) va completata come segue, mantenendo inalterata la classificazione:

«947-516 - *Casse forti* o forzieri per denaro, anche coi relativi basamenti e alzate in legno.

La voce corrispondente «516-947» del testo tedesco (pagina 131 del 23° supplemento), va completata così:

«516-947 - *Geldkassen* und Geldschränke, auch wenn die

zugehörigen hölzernen Untersätze und Aufsätze lose beigeladen sind.

Colla stessa data la stazione di *Sarstedt*, venendo ammessa alle tariffe eccezionali N. 7 e 7 *b*, sarà da aggiungersi a suo posto secondo l'ordine alfabetico a pag. 554 della tariffa diretta come segue:

		Tariffe eccezionali N.				
		4	5	6	7a	7b
Sarstedt	Pino	—	—	2.89	—	2.58
	Chiasso	—	—	3.02	—	2.71
	Peri	—	—	2.99	—	2.64

In conseguenza di tale ammissione dovranno modificarsi come appresso le indicazioni relative alla stazione di *Sarstedt* a pag. 347 nell'elenco delle stazioni germaniche:

Hnn.	**Sarstedt**	Northeim (1)	1003	1047	1023	—

Ordine di Servizio N 358. (Servizio VII e XI).

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4, 7 e 16 del Compartimento di Torino

Attivazione del doppio binario sul tratto Salbertrand-Beaulard.

Dalle ore 6 del 18 dicembre 1909 verrà attivato il doppio binario sul tratto Salbertrand-Beaulard della linea Torino-Modane, e pertanto il servizio a doppio binario sarà esteso allo intero tratto Salbertrand-Modane.

In pari tempo verrà provveduto ai necessari spostamenti da destra a sinistra dei treni a cui comandano, dei segnali di 2ª categoria delle stazioni di Salbertrand, di Oulx e di Beaulard senza variarne le distanze dai F. V. delle rispettive stazioni, eccetto che per il segnale di Oulx, lato Salbertrand, che verrà allontanato alla distanza di m. 979 dall'asse del F. V.

In attesa poi dei lavori di rinforzo delle travate metalliche sul torrente Dora alle progressive km. 70 + 586 fra Salbertrand

e Oulx, e km. 76 + 681, fra Oulx e Beaulard, non dovendo i treni percorrenti nei due sensi il tratto Salbertrand-Beaulard transitare contemporaneamente sulle travate stesse verranno attivati, a protezione di ciascuna, due dischi piccolo modello alla distanza dalla rispettiva testata:

per la travata al km. 70 + 586, di m. 422, quello verso Salbertrand, e di m. 810 quello verso Oulx;

per la travata al km. 75 + 681, di m. 392 quello verso Oulx e di m. 810 quello verso Beaulard.

Tali dischi hanno lo stesso significato e valore di quelli a protezione dei P. L. di cui l'art. 56 Regolamento Segnali.

Infine allo stesso scopo rispetto al ponte in ferro all'uscita della stazione di Oulx, verso Salbertrand, sarà attivato in detta stazione, un segnale di partenza, la cui manovra combinata con quella del segnale di protezione verso Salbertrand permetterà di regolare il transito dei treni nel tratto Oulx-Salbertrand in modo che il ponte medesimo non sia percorso da più di un treno per volta.

Le Divisioni interessate daranno in tempo opportuno tutte le disposizioni di loro competenza derivanti da tale attivazione.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Prezzo dei biglietti in distribuzione alla casa cantoniera di Sparagogna.

CASA Cantoniera	Linea cui appartiene	Stazioni per le quali distribuisce i biglietti	Prezzo dei biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata della scritturazione e versamento
			1ª clas.	2ª clas.	3ª clas.	
SPARAGOGNA	Bicocca-Aragona Caldare	Catania	6.10	4.30	2.80	Catania
		Catania Acquicella .	5.75	4.05	2.65	
		Bicocca	5.20	3.65	2.35	
		S. Martino Piana. .	4.35	3.10	2.00	
		Motta S. Anastasia .	3.90	2.75	1.80	
		Simeto.	3.65	2.60	1.70	
		Portiere Stella. . .	3.45	2.45	1.60	
		Gerbini	2.85	2.00	1.35	
		Sferro.	2.15	1.55	1.00	
		Muglia	1.35	0.95	0 65	
		Catenanuova Centuripe	0.75	0.55	0.40	
		Saraceni	0.65	0.50	0.35	
		Raddusa Agira. .	1.60	1.15	0.75	
		Assoro Valguarnera.	2.15	1.55	1.00	
		Leonforte	3.30	2.35	1.55	

Compresa la tassa di bollo cent. 5.

Nel volume « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (ediz. 1° Luglio 1908) si dovrà:

A pag. 94. fra le stazioni di Spagnuola e Sparanise inserire:

Sparagogna (casa cantoniera)	Bicocca-Aragona Caldare	Palermo	Catania	115	V	(6)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

A pag. 168 (tabella 115) fra la stazione di Catenanuova-Centuripe e Saraceni inserire il nome della casa cantoniera di Sparagogna con le seguenti distanze:

Stazioni	Distanze Km.	Stazioni	Distanze Km.
Bicocca.	44	Castrogiovanni Calascibetta.	39
S. Martino Piana	37	Villarosa	50
Motta S. Anastasia . . .	33	Imera	59
Simeto	31	S. Caterina Xirbi	65
Portiera Stella	29	Caltanissetta	72
Gerbini.	24	S. Cataldo.	78
Sferro	18	Serradifalco	91
Muglia	11	Canicatti	100
Catenanuova Centuripe . .	6	Castrofilippo	110
Saraceni	5	Racalmuto	118
Raddusa Agira	13	Grotte	120
Assoro Valguarnera . . .	18	Comitini Zolfare	125
Leonforte	28	Aragona Caldare	130

A pag. 239 fra Spagnuola e Sutera inserire:

Sparagogna	18	156	163

Ordine di Servizio N. 20. (SERVIZIO I).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 14, 15, 16, 17 ed al personale delle gestioni

Biglietti di servizio pel 1910.

Biglietti di servizio pel 1910. — Col 31 dicembre corrente cesserà l'emissione dei biglietti di servizio per l'anno 1909 della serie A, At, As, Ap, B, C, dei buoni bagaglio, dei biglietti speciali per treni di lusso, dei permessi di compartimento riservato (permanenti e per un solo viaggio), di libero ingresso nelle stazioni e di transito pedonale sulla ferrovia, venendo essi sostituiti nel nuovo anno da recapiti di modello pressochè corrispondente, col millesimo 1910. E affinchè abbiano maggiormente a distinguersi da quelli del modello attualmente in uso, i nuovi biglietti serie A ed At, ed i permanenti di compartimento riservato, avranno l'indicazione del millesimo in rosso, anzichè in azzurro.

Non ritenendosi necessario di pubblicare il fascicolo modelli dei nuovi biglietti, occorrerà che il personale di stazione e viaggiante ponga speciale attenzione al millesimo stampato sui biglietti stessi, tenendo presente che continueranno ad essere validi — *fino alla loro naturale scadenza* — soltanto i biglietti serie B e C ed i buoni bagaglio col millesimo 1909 e con scadenze non oltrepassanti il 30 marzo 1910, nonchè i biglietti serie Ao emessi per la durata dell'anno scolastico 1909-1910, ed i libretti speciali B-19, che non portano stampata l'indicazione del millesimo.

I nuovi biglietti serie A e At *con validità limitata nella percorrenza o nella durata*, portano una striscia *azzurra* impressa in senso diagonale. — I biglietti stessi, come quelli validi sull'intiera rete con scadenza 31 dicembre, e quelli di serie B hanno ancora:

il colore *verde* per distintivo della 1ª classe;
il colore *grigio* per quelli della 2ª classe;
il colore *rosa* per quelli della 3ª classe.

I biglietti a prezzo ridotto della serie C ed i buoni bagaglio sono ancora di colore *azzurro chiaro.*

I permanenti di compartimento riservato stampato su cartoncino a fondo color *terra di siena* (marrone), sono validi pei treni direttissimi, e quelli col fondo color *azzurro*, non sono validi per detti treni. I permessi di compartimento riservato per un solo viaggio, i quali, se non portano la relativa speciale autorizzazione, non valgono pei treni direttissimi, sono stampati su cartoncino a fondo *verde.*

Finalmente i permessi di transito pedonale sulla ferrovia sono impressi su cartoncino *rosso;* quelli di libero ingresso nelle stazioni su cartoncino *verde* e quelli speciali per treni di lusso su cartoncino color *paglierino.*

Validità dei biglietti di servizio rispetto ai treni. — Le norme per l'ammissione nei treni dei viaggiatori muniti di biglietti serie A, At, As, Ap, Ao, B e C risultano dalle istruzioni contenute nella parte II della *Prefazione generale all'Orario generale di servizio* a pagina 42.

Disposizioni diverse. — Le disposizioni diverse contenute nei punti da *a)* ad *f)* dell'Ordine di Servizio N. 371 del 1908 sono confermate e, per comodità del personale, vengono qui appresso ripetute:

a) In analogia a quanto fu stabilito con l'Ordine di Servizio N. 304-1908 ultimo capoverso pei viaggi in base alle concessioni speciali, ecc., a partire dal 1° gennaio 1909, in luogo delle *vie facoltative* accennate al punto III comma *a)* dell'Ordine di Servizio N. 122-1906, anche pei biglietti di servizio, di qualsiasi serie e classe, saranno da considerarsi come facoltative soltanto quelle vie che trovansi indicate come tali nell'Ordine di Servizio N. 60-1908 in vigore pei viaggi a tariffa differenziale A.

Come è accennato nella prima parte dell'art. 9 del vigente regolamento sui biglietti di servizio, la disposizione relativa alle vie facoltative è applicabile anche nei casi in cui sia già stata indicata sul recapito la via che al momento della richiesta il titolare riteneva di dover seguire, ferma sempre la facoltà delle fermate intermedie.

Cosicchè, per es., un biglietto di serie A o B con l'itinerario Modane-Torino-Alessandria-*Genova*-Roma, deve tenersi valido anche per la via Alessandria-Piacenza-Parma-Sarzana

o per quella Piacenza-Parma-Bologna-Firenze, come se portasse soltanto l'indicazione Modane-Torino-Roma; ed un biglietto di serie C con l'itinerario Chiasso-Milano-*Parma-Sarzana*-Roma deve tenersi valido (senza esazioni suppletive) anche per le vie di Parma-Falconara Marittima-Terni, o Bologna-Firenze, o Genova-Pisa, come se portasse soltanto l'indicazione Chiasso-Milano-Roma.

Sarà poi da tenere presente, per quanto può riferirsi alle vie facoltative, che la disposizione relativa agli *allungamenti di percorso*, di cui la seconda parte del succitato articolo 9 del regolamento-biglietti *è applicabile soltanto alla via facoltativa più breve*. Quindi, per un viaggio da Torino a Roma o viceversa, *non potrà mai essere rilasciato* un biglietto serie B col percorso Torino-*Milano*-Bologna-Firenze-Roma (Km. 815) o viceversa, perchè l'allungamento di percorso (Km. 151) rispetto alla *via più breve di Genova* (Km. 664) oltrepasserebbe i limiti consentiti (Km. 100) dalla surricordata disposizione regolamentare, pur mantenendosi in tali limiti rispetto alla via facoltativa Torino-Alessandria-Piacenza-Bologna-Firenze-Roma (chilometri 782: *differenza* 33 Km.).

b) Quanto alle *deviazioni* si fa noto che, per effetto della concessione di cui al surripetuto art. 9 (parte seconda), i biglietti serie B *compilati per la via chilometricamente più breve*. se comprendono una delle tratte indicate nella prima colonna della tabella delle « *deviazioni* » annessa all'ordine di Servizio N. 60-1908, possono, *senza esazione di tasse*, essere tenuti validi *lungo il viaggio* anche per la corrispondente deviazione, purchè il maggior percorso portato dalla deviazione non sia superiore ai 100 Km.

Invece i biglietti serie C, per la loro natura di recapiti a pagamento, quando comprendono nel percorso una delle tratte indicate nella stessa 1ª colonna della suddetta tabella, possono essere tenuti validi per la corrispondente deviazione anche se la lunghezza di questa oltrepassa i 100 Km.; purchè la nuova via che i titolari desiderano seguire sia dichiarata, *all'inizio del viaggio, alla biglietteria della stazione originaria di partenza*, alla quale dovrà effettuarsi il pagamento, in base alla tariffa differenziale C, del prezzo *per la distanza computata sul percorso effettivo*. Per i biglietti serie C di andata e ritorno, i

titolari pagheranno *contemporaneamente* eguale importo pel ritorno, anche se questo dovesse farsi per la via più breve.

c) Le *norme e condizioni* attualmente in uso pei viaggi degli agenti ferroviari e delle persone di famiglia e di servizio provveduti di biglietti serie C, rimarranno immutate anche dopo l'entrata in vigore della tariffa differenziale C.

d) Nei casi di *mancata coincidenza dei treni*, i portatori di biglietti di servizio, di qualunque serie e classe — in analogia a quanto è consentito ai viaggiatori ordinari — possono avvalersi del treno *immediatamente successivo*, anche se di categoria diversa (direttissimo, diretto, ecc.) da quella a cui dà diritto il proprio biglietto, purchè il treno col quale si voglia continuare il viaggio porti vetture della classe corrispondente a quella del biglietto di servizio.

Tale validità dovrà essere fatta risultare sui recapiti con l'annotazione:

Valido per il treno (1) . . . . n. . , . del . . . .
per mancata coincidenza, scritta e firmata dal Capo stazione.

e) Nei casi in cui i portatori di carte di libera circolazione a percorso limitato (serie A) intendono di proseguire il viaggio oltre l'ultima stazione per la quale è valevole il loro recapito, dovranno informare *preventivamente* il Capo conduttore del treno, versandogli nel contempo l'importo dovuto, contro ritiro del relativo mod. I-204.

La tassa da corrispondersi sarà computata in analogia a quanto praticasi pei viaggiatori muniti di biglietti di abbonamento sul percorso effettivo di prosecuzione oltre l'accennata stazione terminale *anche se in questa il treno non faccia fermata*.

f) I fascicoli di biglietti serie B e C e quelli di buoni bagaglio del corrente anno, in corso d'uso o intatti al 31 dicembre 1909, dovranno essere restituiti secondo le istruzioni contenute nell'Ordine di servizio n. 42-1905.

Si rammenta che i permanenti a libretto serie At sono da tenersi validi solo quando risultino timbrati dall'Amministrazione estera alla quale vennero rilasciati e portino l'indicazione della data di consegna al portatore, nonchè il nome, la qualifica e la firma di quest'ultimo.

(1) Direttissimo, diretto, omnibus.

Ordine di Servizio N. 21.V (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 7, 11, 26, 27, 28, 29 e 31

Restituzione carri noleggiati.

Con riferimento all'Ordine di Servizio 19V del 1909, avverto che, essendosi concordata colla Società « l'Ausiliare » di Milano una ulteriore proroga del noleggio, non dovranno più concentrarsi a Mestre i 350 carri chiusi della detta Società aventi la seguente numerazione:

100 carri chiusi - R.M. H. 0601 - 0750.
250 » » - R.A. R. 7000 - 7079; 7100 - 7119;
7121 - 7199; 7349 - 7399; 7500 - 7519.

I carri stessi dovranno quindi essere rimessi in circolazione sulla nostra Rete.

Rimane fermo il concentramento rispettivamente a Luino ed a Verona P. V, dei 200 carri chiusi della « Compagnie Auxiliaire » di Bruxelles e dei 309 carri chiusi della « Ludewig e Lange » di Berlino, nonchè la ricerca dei due carri R.A. R. 4305 ed F.S. N.H. 8152 citati nel predetto Ordine di Servizio.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

ANNO II - N. 51.

23 DICEMBRE 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*:

Roma, Dicembre 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

Errata-Corrige.

—

Ordine di Servizio N. 344 - 1909 (Boll. 48). A pag. 814, fra le stazioni principali invece di: *Legnago*, leggasi: *Legnano*.

Ordine di Servizio N. 358-1909 (Boll. 50). Correggasi in *16* l'ora d'attivazione del doppio binario.

Ordine Generale N. 22 (Servizio I).

Corrispondenza relativa agli affari del personale dipendente dalle divisioni compartimentali.

1. — I Capi delle divisioni compartimentali, per gli affari di personale la cui risoluzione non sia nelle loro facoltà, corrispondono col Capo servizio dal quale dipendono. Quando il provvedimento da prendersi è, secondo gli ordinamenti in vigore, di competenza del Consiglio di amministrazione, del Direttore Generale o del Capo del servizio del personale, i Capi servizi interessati si rivolgono al Capo servizio del personale, cui spetta provvedere, previ gli accordi coi Capi Servizio stessi nei casi stabiliti.

2. Per interpellanze e disposizioni relative alla matricola ed ai dati statistici sulla quantità e sulle spese del personale il Capo del servizio del personale corrisponde direttamente coi Capi delle divisioni compartimentali.

3. — Sono abrogate le disposizioni in contrario contenute negli ordini generali n. 12, 13, 17 e 18 del 1908 e n. 8, 11 e 12 del 1909 relative all'ordinamento dei servizi del personale, del movimento e traffico, della trazione e del materiale, del mantenimento e sorveglianza e delle divisioni compartimentali.

Approvato dal Consiglio d'Amministrazione nella adunanza del 16 dicembre 1909.

Ordine di Servizio N. 359. (Servizio X).

Norme per la tenuta delle scorte presso i depositi e le squadre di rialzo della trazione.

Col 1° gennaio 1910 andranno in vigore le nuove « Norme per la tenuta delle scorte presso i Depositi e le Squadre di Rialzo della Trazione » che vengono pubblicate in fascicolo separato.

L'ufficio centrale contabilità della trazione e del materiale rotabile è incaricato della distribuzione di dette norme agli uffici ed agli agenti interessati.

Ordine di Servizio N. 360 (SERVIZIO VIII)

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 315-1909).

In seguito a spostamento degli uffici doganali di Monaco di Baviera, le spedizioni di frutta e ortaggi a vagone completo dall'Italia destinate a quella città dovranno esclusivamente essere indirizzate a *München Südbahnhof.*

In conseguenza, nell'elenco delle stazioni germaniche, annesso alla tariffa diretta, dovrà farsi la seguente aggiunta della nota (**), relativa alle diverse stazioni di Monaco, che figura appiedi della pag. 333.

(**) « Le spedizioni di derrate alimentari a vagone completo devono essere carteggiate esclusivamente per München Südbahnhof ».

Ordine di Servizio N. 361. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio italo-belga.

(Vedi Ordine di Servizio N. 331-1909)

Si avverte che gli aumenti risultanti per il percorso extra-italiano nel 4° supplemento alle tariffe italo-belga, pubblicato coll'ordine di servizio n. 314-1909, entreranno in vigore col 15 febbraio 1910, anzichè col 15 gennaio 1910, come è indicato nel frontespizio del detto supplemento.

Ordine di Servizio N. 362. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

Trasporti di vini, mosti e uve pigiate in destinazione della Germania.

(Vedi Ordine di Servizio N. 235-1909).

In seguito a disposizioni del Governo germanico, il certificato per l'importazione dei vini diretti in Germania, di cui al

punto 24 dell'ordine di servizio n. 235 del 1909, è stato modificato radicalmente ed esteso anche alle spedizioni di mosto ed uva pigiata, e la sua funzione non è più soltanto quella di ottenere l'applicazione del dazio d'entrata, a tariffa convenzionale, ma benanco di attestare che la merce si trova nelle condizion volute dalle prescrizioni d'igiene per l'ammissione in detto paese.

Il certificato medesimo deve essere rilasciato dagli Istituti governativi all'uopo autorizzati e riconosciuti dal Governo germanico e compilato in base a norme e su modelli all'uopo stabiliti.

In caso di mancanza del certificato in parola, i trasporti sono sottoposti in Germania all'operazione di analisi che il detto certificato ha per iscopo di evitare, e corrono quindi il rischio di essere respinti, secondo i risultati di detta analisi.

Sia per la mancata presentazione del certificato alle stazioni di partenza, sia pel caso che i trasporti privi di tale documento o con documento incompleto od irregolare venissero respinti dalle Autorità dell'Impero tedesco, ogni responsabilità e conseguenza incombe ai mittenti, in base al disposto degli articoli 8 delle Tariffe interne e 10 della Convenzione internazionale di Berna.

Quanto precede si porta a conoscenza delle stazioni per loro norma e perchè al caso lo facciano presente agli speditori di vini, mosti ed uve pigiate in destinazione della Germania.

Circolare N. 98. (Servizio VII).

Partecipazioni telegrafiche.

(Vedi Circolare N. 35-1909)

Quando gli accidenti nella marcia dei treni siano causa della morte o del ferimento di persone od anche soltanto di grave perturbamento nella circolazione, il dirigente cui spetta in base alle vigenti disposizioni di trasmettere il telegramma all'indirizzo convenzionale deve, al più presto e prima di ogni altra comunicazione, compilare tale telegramma per questa Direzione Generale, instradandolo a Roma — con dichiarazione d'urgenza — a mezzo dei circuiti Governativi; e ciò indipendentemente dalla successiva trasmissione dell'indirizzo stesso per gli altri Uffici compresi nella apposita Tabella.

Il detto telegramma — come è prescritto per tutti gli indirizzi convenzionali — dovrà essere redatto in forma chiara e concisa, contenere la semplice indicazione del fatto, senza far cenno alle cause e riportando le sole circostanze di rilievo che, senza bisogno d'indagine, risultino nel primo momento.

Il dirigente suddetto poi — a meno gli consti in modo preciso che vi abbia provveduto il Funzionario che si trovasse sul posto — dovrà fare seguito al più presto con altro telegramma — pure urgente e diretto soltanto al Servizio Centrale VII — contenente le informazioni più essenziali di dettaglio, quali: le cause constatate o presunte dell'inconveniente; i primi accertamenti sulle conseguenze, sul numero dei feriti, dei morti; i provvedimenti presi per la ripresa della circolazione, ecc.

Affinchè questo telegramma giunga sollecitamente dovrà pure essere inoltrato a mezzo dei circuiti governativi e ogni stazione riceverà istruzioni sull'istradamento da seguirsi.

Con l'occasione si richiamano le stazioni all'obbligo di trasmettere l'indirizzo quarto nei casi previsti dalla Tabella.

Circolare N. 99. (Servizio VI e X).

Elenco dei prezzi dei materiali da versarsi a magazzino dalle officine, depositi e squadre rialzo.

È stato pubblicato e verrà distribuito a cura del Servizio X, l'*Elenco dei prezzi dei materiali da versarsi a magazzino* in sostituzione dell'allegato F all'Istruzione N. 3-1906. del Servizio X.

I prezzi indicati nel detto elenco che andrà in vigore al 1° gennaio 1910 devono essere usati dalle officine del materiale, dai depositi e dalle squadre di rialzo della trazione per tutti i materiali da versarsi al magazzino.

Per i materiali non singolarmente individuati vale la prescrizione contenuta nell'annotazione in calce a pag. 10 dell'elenco stesso.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Ordine di Servizio N. 22.v (Servizio I).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 14, 15, 16, 17 ed al personale delle gestioni

---

Biglietti a prezzo ridotto in favore dei giornalisti e loro famiglie.

Le concessioni di viaggio ai giornalisti italiani ed esteri ed alle loro famiglie vengono continuate pel 1910 con le modalità stabilite nel § 2° dell'Ordine di Servizio N° 3 del 1909.

Il fascicolo interno della tessera del giornalista, composto di N° 8 scontrini e di una copertina, avrà il *fondo color verde*, invece del color rosa adottato pel 1910 e la copertina e gli scontrini porteranno in alto stampato in inchiostro nero, e con cifre molto visibili, il millesimo « *1910* ».

Pei giornalisti esteri che desiderano effettuare in Italia un solo viaggio, verrà rilasciato un biglietto speciale a riduzione del 75% (Serie D) simile nel disegno e nel colore a quello in uso nell'anno spirante, controdistinto soltanto dal millesimo 1910 nel centro del biglietto e dalla scadenza che sarà sempre quella improrogabile del 31 dicembre 1910.

Per le famiglie dei giornalisti italiani ed esteri, si continuerà a far uso dei biglietti serie C, attualmente in uso per gl'impiegati ferroviari, con tutte le facoltà e restrizioni ammesse per i viaggiatori provvisti di biglietti di tale modello.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato

Anno II - 1909

Prezzi di abbonamento annuo, da pagarsi anticipatamente.
d una Stazione della Rete o ad una Cassa Compartimentale:

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato . . . . L. 4,00

Per le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti. . . . . „ 8,00

Anno II - N. 52.

30 Dicembre 1909

Bollettino Ufficiale delle Ferrovie dello Stato * *

SI PUBBLICA IL GIOVEDÌ

INDICE

Parte prima. — Leggi, Decreti e Regolamenti:

Per memoria.

Parte seconda. — Regolamenti interni, ed Ordini Generali, Ordini di Servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Roma, Dicembre 1909 — Tip. Ditta L. Cecchini - C-75.

Parte terza. — Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni di *durata limitata*:

Ordine di Servizio N. 363. (SERVIZIO VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5
ed al personale delle gestioni

Ammissione alla convenzione internazionale della linea Ferrara-Cento appartenente alla Società Veneta per costruzione ed esercizio di ferrovie secondarie italiane.

(Vedi Ordine di Servizio N. 321-1909).

A datare dal 27 dicembre 1909, viene ammessa alla Convenzione internazionale di Berna la linea Ferrara-Cento (km. 32), appartenente alla Società Veneta per la costruzione e l'esercizio di ferrovie secondarie italiane, aperta all'esercizio nello scorso luglio.

Da tale data i trasporti da e per l'estero, in provenienza e destinazione delle stazioni di detta linea, potranno pertanto essere scortati dalla lettera di vettura internazionale, ferma restando l'applicazione delle tariffe interne o cumulative della detta Società sul proprio percorso, al pari di quanto già si pratica per le altre ferrovie secondarie italiane ammesse alla Convenzione internazionale di Berna, ma non comprese nelle tariffe dirette coll'estero.

Nell'Istruzione per l'eseguimento dei trasporti da e per l'estero (edizione ottobre 1901) e precisamente nella parte 1ª capo 1° comma *b*) a pagina 7 si dovrà aggiungere l'indicazione della linea suddetta.

Ordine di Servizio N. 364. (SERVIZI II, III, IV, VII E VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8 e 9.

Consegna e custodia degli oggetti ritrovati. - Funzionamento dei depositi compartimentali. - Aste pubbliche degli oggetti ritrovati, delle merci e dei bagagli giacenti, eccedenti, abbandonati e rifiutati.

Si portano a conoscenza del personale interessato le nuove norme per la consegna e la custodia degli oggetti ritrovati, per il funzionamento dei depositi compartimentali e per le aste pubbliche di detti oggetti, delle merci e dei bagagli giacenti, eccedenti, abbandonati e rifiutati.

Tali norme dovranno andare in vigore dal 1° gennaio 1910: dalla stessa data, quindi, ogni precedente disposizione in argomento s'intenderà abrogata.

Norme per la la consegna e la custodia degli oggetti ritrovati, per il funzionamento dei depositi compartimentali e per le aste pubbliche di detti oggetti, delle merci e dei bagagli giacenti, eccedenti, abbandonati e rifiutati.

I. Oggetti ritrovati.

Art. 1. — *Oggetti ritrovati dal personale ferroviario.* — Tutti gli oggetti (nessuno escluso, qualunque ne sia il valore e lo stato), nonchè il numerario, ritrovati nelle carrozze, sulle linee, nelle stazioni od in qualsiasi località od area o spazio dell'Amministrazione dal personale ferroviario (stabile, in prova ed avventizio) devono essere immediatamente consegnati al Capo stazione, il quale deve subito registrarli nell'apposito libro mod. II-167 descrivendoli con la precisione necessaria per identificarli, indicando, se del caso, lo stato di conservazione ed il peso, allo scopo di poterli riconoscere in caso di ricerca da parte del proprietario.

L'obbligo della consegna al Capo stazione degli oggetti ritrovati spetta pure al personale della Compagnia delle vetture con letti, agli agenti delle Imprese di facchinaggio, ai conduttori di caffè e loro personale, di librerie ed agli esercenti in genere ammessi nelle stazioni ed ai loro dipendenti, i quali tutti al pari degli agenti dell'amministrazione debbono ottemperare alle disposizioni delle presenti norme. Sul registro si devono pure indicare le generalità del ritrovatore, ritirandone firma, e, secondo i casi, anche il numero del treno, l'ora ed il luogo preciso in cui gli oggetti furono reperiti.

Qualora si tratti di numerario o di oggetti di qualche valore devesi altresì indicare se all'atto del ritrovamento l'agente ritrovatore era solo o trovavasi presente altra persona.

È fatto pure obbligo al personale, indicato nei precedenti primi due capoversi, di consegnare al Capo stazione i giornali, i periodici, ecc. ritrovati nelle carrozze dei treni, che debbono essere versati nel deposito della carta da destinare al macero Di tali oggetti, però, dovrà essere omessa la registrazione nel libro Mod. H-167.

Gli oggetti ed il numerario ritrovati nelle carrozze durante la marcia del treno devono essere consegnati al Capo Conduttore del treno, che li consegnerà alla stazione prossima terminale o capo-tronco. Gli agenti debbono, però, prima assicurarsi che gli oggetti ritrovati durante la corsa non appartengono ai viaggiatori passati temporaneamente in altri compartimenti o nella vettura ristorante. Il Capo stazione rilascerà ricevuta agli agenti sul foglio di corsa e ritirerà firma del ritrovatore sul registro mod. H-167.

A garantire la identità degli oggetti ritrovati le stazioni devono apporre sui medesimi, per quanto la conformazione lo permetta, un cartellino Mod. H-174 assicurato con spago e ceralacca o con gomma.

I cartellini devono essere muniti della firma del ritrovatore e di quella del Capo stazione cui gli oggetti sono consegnati.

Art. 2. *Oggetti ritrovati da persone estranee all'Amministrazione.* — Venendo ritrovati e consegnati ai Capi-stazione da persone estranee alla Ferrovia valigie, sacche, plaids, cappelliere, ombrelli, mazze, od altri oggetti che sogliono essere

portati dai viaggiatori e che furono dimenticati nelle vetture, nelle sale d'aspetto, nei buffets, negli atrii o lungo i marciapiedi delle stazioni, si devono indicare sul registro Mod. *H.* 167 e sull'avviso Mod. *H.* 168 di cui all'art. seguente, il nome, cognome e la residenza delle persone che li hanno ritrovati, seguendo poscia le norme dei successivi art. 3-4-5-6-7.

Venendo invece ritrovati da estranei e consegnati ai Capistazione oggetti di tale natura che non possano ritenersi dimenticati, ma che risultino invece smarriti (come portafogli, gioie, orologi tascabili etc.), nelle carrozze, nei locali delle stazioni o in genere nelle dipendenze della ferrovia, i Capi stazione, previa annotazione sul registro Mod. *H.* 168, come nel comma precedente, e con indicazione se il ritrovatore intende percepire il premio stabilito dall'art. 718 del Codice Civile. rilasceranno al ritrovatore medesimo, dichiarazione che l'oggetto ritrovato sarà depositato a suo nome al Municipio del luogo in cui trovasi la stazione, per tutti gli effetti di legge.

Indi, senza ritardo effettueranno tale deposito a nome e per conto del ritrovatore, indicandone le generalità e la residenza nonchè le eventuali richieste fatte.

Rivolgendosi al Capo stazione il proprietario dell'oggetto smarrito e ritrovato lo si avvertirà dell'eseguito deposito al Municipio.

Art. 3. — *Avviso del ritrovamento degli oggetti.* — Del ritrovamento di oggetti o numerario il Capo stazione deve, nel giorno stesso, informare la Divisione o Sezione del Movimento e Traffico, da cui direttamente dipende, col Mod. H-168 da unirsi al rapporto giornaliero. Deve pure informare, occorrendo, per posta, chi abbia denunziato lo smarrimento, ponendo a di lui carico le eventuali spese di francatura.

Art. 4. — *Processi verbali di verifica del contenuto dei colli.* — Per gli oggetti ritrovati e che si trovino in cassette, borse, valigie, involti, ecc. aperti, si deve compilare immediatamente il processo verbale Mod. H-175. possibilmente in presenza del consegnante e, sempre, coll'assistenza di due testimoni.

Il processo verbale, firmato dagli intervenuti, deve essere redatto in doppio esemplare.

Un esemplare deve rimanere in atti della stazione e l'altro si racchiude nel collo e questo si suggella. Nel verbale, oltre alla precisa descrizione dei singoli oggetti, si deve far risultare anche il loro stato di conservazione.

Se trattasi di oggetti sotto imballaggio o chiusi (esclusi i bagagli e quei colli che si possono considerare come tali) dopo tre giorni di giacenza la stazione deve procedere all'apertura mediante redazione del verbale, di cui sopra.

Nei casi, in cui le indicazioni esterne degli oggetti o la visita interna predetta presentino dati sufficienti per potere stabilire chi ne sia il proprietario, devesi provvedere, colle opportune cautele, alla consegna od invio a chi di ragione, e ciò alle condizioni e colle modalità stabilite dall'articolo 7.

Art. 5. — *Custodia presso le stazioni degli oggetti ritrovati. Vendita o distruzione di quelli deperibili o nocivi.* — Il numerario, gli oggetti preziosi e le carte valori devono essere custoditi nella cassa-forte, gli altri oggetti in armadi o locali, ma sempre sotto la responsabilità del Capo stazione.

Gli oggetti riconosciuti deperibili o nocivi si vendono o si distruggono, a seconda dei casi, direttamente dalle stazioni e con le modalità stabilite per le spedizioni giacenti o eccedenti in uguali condizioni.

Art. 6. — *Invio degli oggetti al deposito compartimentale e del numerario alle divisioni del movimento e traffico.* — Dopo sei giorni dal ritrovamento, gli oggetti comuni, che non siano stati reclamati dai proprietari, devono essere spediti al deposito del compartimento, con lettera di porto in servizio a grande velocità Mod. I-112, muniti della etichetta Mod. H-170, convenientemente condizionati e chiusi a ceralacca con timbri della stazione.

Il numerario, le carte valori e gli oggetti preziosi, invece, devono essere spediti all'indirizzo della divisione del movimento e traffico, come valore o merce assicurata, pure con lettera di porto in servizio, affinchè siano custoditi come è detto all'articolo 12.

Alle lettere di porto suddette devesi unire il Mod. H-169 colla particolareggiata descrizione degli oggetti ritrovati, conforme a quella praticata sul registro Mod. H-167. Tale descri-

zione potrà essere omessa soltanto per gli oggetti pei quali è stato redatto il processo verbale di cui all'articolo 4.

Gli oggetti ed il numerario ritrovati dagli agenti delle stazioni nei treni provenienti da linee comprese nella circoscrizione di altri compartimenti facenti capo alla stazione di ritrovamento, o che venissero consegnati dagli agenti di scorta dei treni stessi, devono essere spediti rispettivamente al deposito ed alla divisione movimento e traffico del Compartimento, da cui dipende il tratto di linea, che da ultimo fu percorsa dal treno.

Alle disposizioni del presente articolo si fa eccezione per gli oggetti ed effetti militari ritrovati nelle sale di aspetto o nelle carrozze, i quali dovranno dalle stazioni tenersi giacenti per 10 giorni, e se nel frattempo non sono reclamati dai proprietari devono essere consegnati, previa ricevuta, al comando militare di stazione in loco, oppure devono essere spediti a G. V. con lettera di porto in servizio e senza applicazione di tasse di deposito, alla più prossima stazione dove risiede il comando militare per la consegna al medesimo.

Art. 7. — *Restituzione degli oggetti ai proprietari.* — Le stazioni devono fare ricerca dei valori e degli oggetti dei quali viene denunziato lo smarrimento nei locali della stazione e nelle carrozze dei treni. A richiesta degli interessati, dovranno farne pure ricerca presso le altre stazioni, ma i telegrammi all'uopo occorrenti devono essere dati a pagamento dai richiedenti verso anticipazione del relativo importo. I dirigenti dovranno adoperarsi personalmente per la ricerca degli oggetti di valore e dei valori denunziati smarriti.

Quando gli oggetti ritrovati vengono reclamati mentre si trovano ancora presso le stazioni, si devono prendere tutte le cautele necessarie per istabilire nel richiedente il diritto di proprietà. La restituzione, però, del numerario, degli oggetti preziosi e delle carte valori non deve farsi se non previa autorizzazione della divisione o sezione del movimento e traffico.

La consegna ai proprietari si fa contro ricevuta sul registro Mod. H-167 e verso pagamento delle spese incontrate e dei diritti di deposito stabiliti dall'art. 54 delle tariffe.

Dell'eseguita consegna si deve dare avviso alla divisione o sezione del movimento e traffico, con riferimento al Mod. H-168,

già spedito; o con annotazione sul modulo stesso, se la consegna ha luogo prima che sia stato spedito.

Verificandosi il caso che la restituzione non possa farsi sopra luogo, ma occorra spedire le cose ritrovate, dove è richiesto dal proprietario, devesi effettuare la spedizione in assegnato con carteggio ordinario in base alla tariffa, che risulta più conveniente pel proprietario, gravando le spedizioni di spese anticipate per l'importo rappresentato dalle tasse di sosta, spese d'imballaggio ecc.

Venendo reclamati numerario, oggetti preziosi o carte-valori, già inviati alla divisione del movimento e traffico, o altri oggetti, già spediti al deposito compartimentale, devesi informare la divisione competente, la quale provvederà per la restituzione, previe le cautele, e l'osservanza delle prescrizioni all'uopo stabilite.

Art. 8. — *Premi agli agenti ritrovatori.* — In relazione al disposto dell'art. 187 delle disposizioni sulle competenze accessorie, le divisioni o sezioni del movimento e traffico accorderanno o proporranno, a favore degli agenti ritrovatori di numerario, oggetti preziosi o carte valori, un premio, tenendo conto del valore ritrovato.

Il premio potrà pure essere accordato o proposto a favore degli agenti ritrovatori degli altri oggetti non di valore, tenendo conto di volta in volta, delle apprezzabili circostanze di ciascun caso.

Agli agenti incaricati normalmente della verifica delle carrozze all'arrivo dei treni, potrà essere accordato un premio complessivamente per gli oggetti da essi ritrovati entro un determinato periodo di tempo.

Nulla osta, poi, che siano accettate e devolute al ritrovatore le eventuali erlagizioni lasciate spontaneamente dai proprietari degli oggetti trovati nelle stazioni, nelle carrozze, sulle linee dell'amministrazioni od in altri siti ad essa appartenenti, a beneficio dell'agente che ha ritrovato gli oggetti medesimi.

II. — **Funzionamento dei depositi compartimentali.**

Art. 9. — *Sedi e funzionamento dei depositi.* — Presso ciascuna divisione del movimento e traffico è istituito un deposito compartimentale per il ricevimento, la custodia e vendita degli oggetti ritrovati, delle merci e dei bagagli giacenti,

eccedenti, rifiutati od abbandonati, eccezione fatta per gli oggetti e le merci deperibili e per quelle altre merci la cui vendita, in forza di disposizioni regolamentari o di qualche eccezionale provvedimento, venisse effettuata presso le stazioni.

Ciascun deposito provvede per quanto riguarda le stazioni del proprio compartimento.

La gerenza di tali depositi è affidata ad un agente dell'Ufficio 2° della divisione del movimento e traffico.

Art. 10. — *Invio delle merci e degli oggetti ai depositi.* — Le stazioni devono inviare al deposito compartimentale:

1° gli oggetti ritrovati di cui all'art. 6;

2° le merci non deperibili giacenti, abbandonate e rifiutate, e quelle eccedenti delle quali non si ottenga il pareggio, quando sia trascorso il termine di sei mesi previsto dall'art. 112 delle tariffe e condizioni pei trasporti od anche prima, qualora l'invio al deposito venga ordinato dagli uffici superiori;

3° i bagagli giacenti o abbandonati, quando siano trascorsi sei mesi dal termine stabilito dall'art. 40 delle dette tariffe, ed i bagagli eccedenti quando i sei mesi siano trascorsi dalla data di accertamento della loro eccedenza;

4° le merci ed i bagagli ritrovati sulla linea, dei quali non si ottenga il pareggio dopo trascorsi sei mesi dal ritrovamento.

Per le merci ed i bagagli, pei quali possa presumersi che protraendosi la vendita l'Amministrazione non riesca a pareggiarsi delle tasse a carico, le stazioni devono chiedere alla divisione o sezione del movimento e traffico, da cui direttamente dipendono, l'autorizzazione di procedere alla vendita. Trattandosi però di colli chiusi od imballati si dovranno seguire, per la verifica del contenuto, le modalità, di cui alle *Disposizioni pei pareggi delle mancanze e delle eccedenze nei trasporti,* pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 3-1907, compilando all'uopo il verbale Mod. H-175.

Una copia di tale verbale devesi trasmettere alla divisione o sezione suddetta, che, occorrendo, darà l'autorizzazione per la vendita da eseguirsi con le modalità prescritte per le merci deperibili.

Gli oggetti, di cui ai precedenti comma 2°, 3° e 4° e le merci a vagone completo, di rilevante peso o valore e quelle

di speciale uso, anche se sia trascorso il termine stabilito, non devono, però, inviarsi al deposito senza previa autorizzazione della divisione o sezione del movimento e traffico, che occorrendo, potrà disporre per la vendita nel luogo o nei modi che ravviserà più convenienti.

Anche le merci, che per loro natura possono essere utilizzate dall'Amministrazione, non si devono inviare al deposito senza prima informarne la divisione o sezione del movimento e traffico, la quale, occorrendo, provvederà perchè siano acquistate e versate ai magazzini della Ferrovia.

Le merci, bagagli ed oggetti giacenti per causa di lite o sequestrati devono rimanere fermi nel luogo, in cui vennero colpiti da procedimento giudiziario od avviso relativo emanato superiormente, e per nessun motivo le stazioni potranno vendere o disporre altrimenti di queste merci, bagagli ed oggetti senza avere prima interpellato il proprio superiore ufficio.

L'invio delle merci, da parte delle stazioni, al deposito compartimentale si deve eseguire con lettera di porto in servizio a grande velocità o a piccola velocità secondo il modo delle rispettive spedizioni.

I bagagli si devono inviare a grande velocità e le merci cadute lungo la linea a piccola velocità.

Alle lettere di porto in servizio si devono allegare i duplicati dei bollettini di consegna delle originarie spedizioni, per essere rimessi al deposito compartimentale insieme ai colli, e su questi ultimi devesi applicare la etichetta mod. H-179.

Per l'accreditamento delle tasse, delle quali le merci od i bagagli fossero gravati, si deve osservare quanto è disposto in materia dalle « *Norme per il servizio contabile del Capo stazione* » pubblicate con l'Ordine di Servizio N. 160-1909.

Anche il verbale di apertura dei colli (mod. H-175), se venne compilato, devesi allegare alle lettere di porto suddette.

Art. 11. — *Ricevimento degli oggetti e delle merci ai depositi.* — All'arrivo degli oggetti, delle merci e dei bagagli, il deposito compartimentale deve prenderne immediatamente carico sui registri di entrata Mod. H-171 per gli oggetti ritrovati e Mod. H-172 per i bagagli o le merci giacenti, eccedenti, abbandonati, rifiutati o caduti lungo la linea.

Le scritturazioni sui detti registri devono essere fatte in base a separati numeri d'ordine progressivo e continuativo per ogni anno solare. Il numero d'ordine del registro dove essere applicato, e diversamente assicurato, per ogni singola partita, agli oggetti e colli destinati alla vendita e deve servire di base nelle varie comunicazioni di ufficio e nella compilazione degli elenchi di cui all'art. 21.

Art. 12. — *Gestione dei depositi compartimentali.* — L'agente incaricato della gestione del deposito compartimentale, sotto la dirigenza e sorveglianza dell'ufficio 2° della divisione movimento e traffico, deve provvedere affinchè gli oggetti e le merci siano convenientemente collocati in modo che ne riesca facile il ritrovamento in caso di restituzione o rispedizione. Deve inoltre prendere le misure necessarie per la custodia e conservazione delle merci e degli oggetti provvedendo all'occorrenza alla lavatura degli indumenti quando ciò sia consigliato dall'igiene e dalla buona loro conservazione.

Gli oggetti preziosi ed il numerario spediti dalle stazioni all'indirizzo della divisione del movimento e traffico (art. 6) devono essere affidati all'incaricato della Cassa gestioni della divisione medesima, il quale ne deve prender carico sui registri Mod. B-201.

Di tali oggetti e numerario si farà ugualmente registrazione sul libro Mod. II-171 del deposito compartimentale con annotazioni relative alla custodia presso la detta Cassa gestioni.

Art. 13. — *Uscita degli oggetti e delle merci dai depositi.* — La consegna e rispedizione all'avente diritto di oggetti, bagagli e merci esistenti nel deposito deve essere autorizzata dalla divisione del movimento e traffico. Per gli oggetti, i bagagli e le merci uscite dal deposito prima della vendita si devono esporre le opportune annotazioni sui registri di entrata, di cui all'art. 11, ed osservare le disposizioni contabili in materia stabilite.

III. — **Aste pubbliche per gli oggetti ritrovati, i bagagli e le merci giacenti, eccedenti, abbandonate, rifiutate.**

Art. 14. — *Vendite periodiche.* — Previa notificazione alla Direzione generale (Servizio VIII) le divisioni del movimento e traffico ad intervallo di 6 mesi circa procederanno ad una asta pubblica dandone avviso al pubblico con apposito mani-

festo a stampa da affiggersi in città, negli atri e nelle sale delle locali stazioni e con inserzione nei giornali cittadini.

L'intervallo suddetto fra asta e asta potrà essere abbreviato, qualora la quantità e la natura delle merci e degli oggetti lo richiedano, ferma però, beninteso, l'osservanza del termine di sei mesi prescritto dagli articoli 54 e 112 delle Tariffe rispettivamente per quanto riguarda il periodo di giacenza degli oggetti e delle merci.

Durante l'asta hanno accesso alla parte dei locali destinati alla presentazione degli oggetti soltanto il Funzionario e gli Agenti incaricati della vendita ai quali è vietato di concorrere all'acquisto delle merci e degli oggetti posti in vendita.

L'avviso d'asta deve essere stampato nei termini seguenti:

FERROVIE DELLO STATO

DIREZIONE COMPARTIMENTALE DI . . . .

Avviso d'Asta

A partire dal giorno
incominciando dalle ore ...... fino alle ore . . e dalle
alle . verranno, presso
poste in vendita al miglior offerente, a termine delle vigenti Tariffe e Condizioni pei trasporti, le merci giacenti, rifiutate od abbandonate e gli oggetti ritrovati nelle carrozze, sale e pertinenze della ferrovia, non reclamati nel termine legale.

Le merci e gli oggetti di maggior valore, saranno visibili, nelle ore e nei locali predetti nei giorni

li

LA DIREZIONE COMPARTIMENTALE.

Art. 15. — *Personale incaricato delle vendite.* — Tutte le operazioni inerenti alle aste pubbliche devono essere dirette da un funzionario del movimento e traffico, di grado non inferiore al settimo della tabella graduatoria, ed eseguito sotto la sua sorveglianza e responsabilità.

Il detto funzionario sarà assistito e coadiuvato da un agente amministrativo del movimento e traffico, oltre che dall'incaricato della gestione del deposito, ed avrà a sua dispo-

sizione altro agente per le funzioni di cassiere, nonchè il banditore, l'aiuto banditore, se occorre, ed il personale di fatica necessario.

Il banditore e l'aiuto banditore devono essere scelti fra gli agenti idonei del basso personale.

Art. 16. — *Estimo e prezzo di asta degli oggetti e delle merci.* — In tempo utile il funzionario dirigente l'asta deve provvedere alle operazioni di estimo delle merci e degli oggetti (compresi i preziosi di cui all'art. 12) e ciò anche per la separazione di quelli da esporsi al pubblico prima dell'asta a termine di quanto è detto nell'ultima parte dell'avviso al pubblico.

I quadri, le incisioni e tutto ciò che può avere un valore artistico e storico devono farsi periziare da persona competente ed a tale uopo il funzionario dirigente, se del caso, chiederà istruzioni alla propria divisione.

Le casse, i bauli, le valigie, ecc. il cui contenuto non fosse stato precedentemente verificato, saranno fatti aprire in sua presenza dal detto funzionario che compilerà il verbale di constazione del contenuto.

Per gli oggetti di poco valore il funzionario dirigente potrà formare dei lotti in modo che ciascuno non raggiunga il valore di L. 5.

Questi lotti non possono essere costituiti da diversi oggetti ritrovati o da oggetti ritrovati e merci, o da effetti e merci appartenenti a spedizioni diverse.

Il prezzo di asta delle merci e degli oggetti non potrà essere inferiore a quello prestabilito e le merci e gli oggetti non venduti saranno ripresentati ad altra asta, occorrendo, ad un prezzo più mite.

Art. 17. — *Oggetti e merci escluse dalle vendite* — Le carte manoscritte, i ritratti, tutto ciò che abbia carattere d'interesse particolare o di corrispondenza, e quanti altri documenti personale si trovano nei colli, non sono posti in vendita, ma si tengono a disposizione, di chi potesse legittimamente reclamarne la restituzione, nel deposito compartimentale in apposite buste distinte cogli estremi di spedizione o di riirovamento dei colli, salvo a provvedere, per essi, come è detto per le sostanze ed oggetti indicati nei seguenti alinea.

Non si presentano all'asta:

i generi di privativa (carta bollata, marche da bollo, francobolli e cartoline postali, tabacco, ecc.);

le mercì e gli oggetti deperiti, nocivi e dei quali non fosse possibile la vendita per il cattivo stato di conservazione;

le armi;

in genere tutte le sostanze e gli oggetti, la cui produzione, detenzione, cessione o smercio sono regolate da leggi e regolamenti speciali.

Per dette sostanze ed oggetti si provvederà a seconda dei casi ad utilizzarli per uso dell' amministrazione, a distruggerli oppure a prendere gli opportuni accordi colle autorità fiscali, municipali o di pubblica sicurezza.

Della loro esistenza e dei provvedimenti presi a riguardo si farà constare nel verbale riassuntivo dell'asta.

Art. 18. — *Aumento sui prezzi dall'asta e aggiudicazione al migliore offerente* — Per l'aumento di gara nelle offerte da parte del pubblico, è stabilita la seguente graduatoria:

Dal	prezzo	iniziale	fino	a	L.	1	aumento	di	L. 0,05
da	L.	1	»	»	»	5	»	»	» 0,10
»	»	5	»	»	»	20	»	»	» 0,25
»	»	20	»	»	»	50	»	»	» 0,50
»	»	50	»	»	»	100	»	»	» 1,00
»	»	100	»	»	»	200	»	»	» 2,00
»	»	200	»	»	»	oltre	»	»	» 5,00

L'oggetto rimane aggiudicato al miglior offerente a pronti contanti, e la gara per ogni vendita deve essere chiusa con un segnale da parte del banditore.

Art. 19. — *Registrazione e custodia degli incassi delle aste* — Durante l'aste i singoli incassi devono essere annotati in inchiostro, di mano in mano, su apposito foglio coll'indicazione del numero progressivo di registrazione della corrispondente partita (art. 11).

Il detto foglio deve essere unito agli altri documenti relativi all'asta e con essi conservato in atti

Ad ogni interruzione ed alla fine dell' asta, il funzionario dirigente deve procedere alla revisione delle scritturazioni, alla ricognizione dell'incasso ottenuto ed al provvisorio deposito

dello stesso nella Cassa gestione della divisione movimento e traffico, la quale deve prenderne nota sul registro di cassa mod. *B*-201.

Art. 20. — *Spese di asta* — Le spese di asta, cioè quelle per affissione degli avvisi al pubblico, inserzione nei giornali, perizie, eventuali mance a facchini per speciali prestazioni, ecc., vengono attribuite alla totalità delle partite di merci ed oggetti venduti all'asta, e la divisione del movimento e traffico, che ha incontrato tali spese, se ne pareggierà con un minor versamento del ricavo dell'asta alla Cassa compartimentale.

Art. 21. — *Verbale riassuntivo delle operazioni d'asta e versamenti degli introiti* — Ad asta ultimata a cura del funzionario dirigente verrà redatto un processo verbale con la specificazione delle spese occorse e con l'indicazione della quantità numerica delle partite vendute, e del ricavo lordo complessivo ottenuto.

Il detto verbale deve essere firmato dal funzionario dirigente, dall'agente suo coadiutore, dall'incaricato della gestione del deposito e dal cassiere dell'asta, e deve essere rimesso alla divisione del movimento e traffico.

Le diverse partite devono essere raggruppate nelle seguenti tre categorie:

1° Oggetti preziosi;
2° Oggetti comuni;
3° Bagagli e merci.

per ognuna delle quali devesi compilare separato elenco (modulo *B*-223 e *B*-223 bis) con la indicazione, per le singole vendite, del ricavo lordo ottenuto e delle spese da detrarsi per magazzinaggio, quota di asta od altro.

I detti elenchi devono essere firmati come il verbale di vendita ed allo stesso allegato.

Per ogni partita di merci, bagagli giacenti ed eccedenti venduta, si devono redigere, ad asta ultimata, e con la firma del funzionario dirigente, nonchè dell'agente incaricato della gestione del deposito compartimentale, separati processi verbali di vendita mod. *H*-176, i quali devono essere pure rimessi alla divisione del movimento e traffico per la sistemazione contabile delle corrispondenti partite.

Il verbale mod. *H*-176 distinto per ogni partita, devesi pure redigere a cura del funzionario dirigente, ed ove occorra con

l'intervento del perito per la distruzione o l'interramento delle merci ed oggetti deperiti, nocivi o privi di qualsiasi valore.

La dichiarazione del perito, da lui scritta e firmata, deve essere allegata al verbale.

Nel giorno dopo ultimata l'asta la divisione del movimento e traffico deve provvedere al versamento alla Cassa compartimentale dei ricavi netti dell'asta, suddividendoli fra le due categorie di vendita, e cioè:

una per gli oggetti ritrovati e l'altra per i bagagli e le merci.

Ordine di Servizio N. 365. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 8, 9 ed al personale delle gestioni

Servizio cumulativo fra la ferrovia Ferrara-Cento (Società Veneta) e l'impresa di Navigazione sul Lago Maggiore.

(Vedansi Ordini di Servizio N. 312-1908 e N. 321-1909).

Dal 1° Gennaio 1910 l' Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore viene ammessa al servizio cumulativo pei trasporti a G. V., P. V. A. e P. V. O. colla ferrovia Ferrara-Cento.

Per l' eseguimento e la tassazione dei trasporti, l' applicazione delle tasse minime, diritti fissi ecc. valgono le norme di cui agli Ordini di Servizio N. 312 del 1908 e 321 del 1909 tenendo presenti, peraltro, le disposizioni dell' art. 22 dell' Ordine di Servizio N. 312 del 1908 sopracitato nei riguardi del diritto fisso da applicarsi a favore delle Ferrovie dello Stato, quale Amministrazione intermedia per i trasporti fra le due sopramenzionate Amministrazioni corrispondenti. Opportuna aggiunta sarà quindi da farsi negli Ordini di Servizio suindicati e nei relativi allegati, nonchè nelle altre pubblicazioni dei servizi cumulativi colle Amministrazioni secondarie, rammentando che nei riguardi dell' Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore, sarà da depennarsi anche la indicazione relativa alla esclusione dal servizio cumulativo colla linea ex Veneta Camposampiero-Montebelluna. (O. G. 19-1909).

Ordine di Servizio N. 366. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 ed al personale delle gestioni

Apertura all'esercizio del tronco Bassano Veneto-Carpanè Valstagna della ferrovia Valsugana, ed estensione allo stesso tronco del servizio cumulativo.

(Vedi Ordine di Servizio N. 197-1908, 372-1908, 1-1909 e 58-1909)

A datare dal 1° gennaio si apre all'esercizio il tronco da Bassano Veneto a Carpanè Valstagna della Ferrovia della Valsugana, e dalla data stessa viene esteso al detto tronco il servizio cumulativo pei trasporti di merci, veicoli, bestiame, numerario, carte-valori, oggetti preziosi e feretri, già ammesso pel tronco Mestre-Bassano, sotto l'osservaza di tutte le condizioni e norme di cui agli Ordini di Servizio N. 197 e 372 del 1908, e N. 1 e 58 del 1909.

Le stazioni del tronco suddetto, le distanze di esse dai transiti di Mestre, Castelfranco Veneto e Bassano Veneto, nonchè le indicazioni riguardanti i servizi ai quali sono abilitate, risultano dal prospetto allegato.

In base al presente Ordine di Servizio e relativo allegato devono essere fatte opportune aggiunte nell'Ordine di servizio N. 372 del 1908 e nel volume « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza (Edizione aprile 1909) ».

Ordine di Servizio N. 367. (Servizio VIII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Servizio-italo-germanico.

(Vedi Ordine di Servizio N. 367-1909)

Con effetto dal 15 dicembre 1909 sono stati attivati, per le seguenti stazioni, i qui sotto indicati prezzi speciali, i quali saranno da inserirsi nelle relative colonne, sotto gli altri prezzi normali della tariffa eccezionale N. 1 (Metalli), riportando pure,

appiedi dalle pagine 417 e rispettivamente 485-*a*, di detta tariffa, le corrispondenti note:

		Tariffa eccezionale N. 1		
		i	l	n
Düsseldorf-Derendorf	Pino	2.48 (7)	2.68 (4)	2.25 (8)
Mülhausen-Wanne	Pino	—	1.29 (4)	—

(4) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di macchine e parti di macchine destinati a stazioni della linea Bardonecchia–Torino-Cavallermaggiore–Cuneo-Vievola ed a quelle situate all'ovest di detta linea, a condizione però che i trasporti stessi siano eseguiti con lettera di vettura diretta.

(7) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di ferro ed acciaio in lavori destinati a stazioni della linea Bardonecchia–Torino–Cavallermaggiore–Cuneo-Vievola ed a quelle situate all'ovest di detta linea a condizione però che i trasporti stessi siano eseguiti con lettera di vettura diretta.

(8) Prezzo applicabile soltanto ai trasporti di lamiera di ferro e di acciaio, destinati a stazioni della linea Bardonecchia–Torino–Cavallermaggiore–Cuneo-Vievola ed a quelle situate all'ovest di detta linea, a condizione però che i trasporti stessi siano eseguiti con lettera di vettura diretta.

Ordine di Servizio N. 368. (SERVIZI VII, X e XI)

Distribuito agli agenti delle classi 3, 4 e 7 del Compartimento di Torino

Protezione del P. L. al Km. 41 + 997.70 della linea Alessandria-Moretta.

Per la protezione del passaggio a livello della strada provinciale Nizza-Canelli-S. Stefano al Km. 41 + 997 della linea Alessandria-Moretta, fra le stazioni di Canelli e S. Stefano Belbo, dalle ore 8 del 1° gennaio 1910 verrà impiantato un disco piccolo modello, situato presso il deviatoio estremo, lato Canelli, della stazione di S. Stefano Belbo a destra dei treni cui comanda ed a m. 287 dall'asse del F. V. e m. 351 dall'asse dell'attraversamento.

Dalla parte di Canelli, il P. L sarà protetto dallo stesso disco di 2ª categoria della stazione di S. Stefano Belbo opportunatamente allontanato a m. 771 dalla punta del deviatoio estremo ed a m. 445 dall'asse dell'attraversamento.

Circolare N. 100 (SERVIZIO I).

Franchigia postale.

Essendo sorti dei dubbi sull'interpretazione da parte degli uffici postali, delle disposizioni vigenti per l'applicazione della franchigia postale alle lettere dirette dai Capi stazione ai procuratori del Re, Pretori, Delegati di P. S. che hanno giurisdizione o competenza nel territorio delle stazioni mittenti, si è interpellato in proposito il Ministero delle Poste, il quale ha confermato quanto segue:

Nella tabella dimostrativa dell'Istruzione sul servizio delle corrispondenze in franchigia (pag. 223) si ammette l'esenzione di tasse pel carteggio tra le Direzioni Compartimentali delle Ferrovie dello Stato ed uffici dipendenti, con le autorità, funzionari ed uffici dipendenti da qualunque Ministero. Ora, le stazioni ferroviarie essendo considerate come uffici dipendenti dalle predette Direzioni, possono avvalersi della franchigia postale per corrispondere con gli uffici e le autorità di cui sopra.

Si trova opportuno rammentare che i Capi stazione potranno avvalersi di tale facoltà soltanto quando la sede delle autorità destinatarie sia lontana dalla ferrovia e la corrispondenza dovrà essere contrassegnata sulla busta con la firma preceduta dalla qualità ufficiale del mittente.

Ogni qualvolta sorgessero delle contestazioni con uffici postali, i mittenti potranno richiamare le istruzioni contenute nella presente.

Circolare N. 101. (SERVIZIO VII).

Distribuita agli agenti della classe 5

Comma o) Art. 117 delle Tariffe.

Si dispone che, a datare dal 1° gennaio 1910, le restrizioni, di cui al comma *o*) Art. 117 delle Tariffe, vengano limitate, dove tuttora vigono, ai soli termini pel ritiro delle merci, senza l'inasprimento delle tasse di sosta, pure previsto dal comma anzidetto.

Parimenti, dovendosi in avvenire ricorrere all'applicazione delle disposizioni restrittive del ripetuto comma, queste dovranno limitarsi, come sopra è indicato, ai termini pel ritiro delle merci; salvo, beninteso, non venga eccezionalmente disposto in modo diverso da questa Direzione Generale.

Circolare N. 102. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Cessazione del servizio dei trasporti a domicilio alla stazione di Castellazzo Casalcermelli.

(Vedi Ordine di Servizio N. 262-1908).

Si partecipa che col giorno 31 dicembre 1909 cesserà di funzionare il servizio di presa e consegna a domicilio tra la stazione di Castellazzo-Casarcermelli della linea Alessandria-Ovada, esercitata dalla Società Veneta e la città di Castellazzo Bormida.

Si dovrà pertanto cancellare il terzo capoverso del punto 27 dell'Ordine di Servizio 262-1908 e il relativo allegato D.

Circolare N. 103. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 e 5 ed al personale delle gestioni

Servizio dei trasporti a domicilio tra la stazione di Belluno e alcune località del Cadore.

A datare dal 1° gennaio 1910 il servizio dei trasporti a domicilio tra la stazione e la città di Belluno viene esteso anche al numerario ed agli oggetti preziosi. Con la stessa data poi viene istituito un servizio di corrispondenza, per la sola consegna a domicilio delle merci a G. V. e a P. V., esclusi il numerario e gli oggetti preziosi, fra la detta stazione di Belluno e le località di Longarone, Perarolo, Tai di Cadore, Pieve di Cadore, Domegge, Auronzo e San Vito.

Pertanto alla pag. 12 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907, dovranno essere riportati i prezzi indicati nel foglio allegato e alla colonna 14 della pag. 17 del Prontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908, di fronte al nome della stazione di Belluno, si dovrà aggiungere il richiamo (8) ed a piedi della stessa pagina si dovrà trascrivere la nota seguente:

« (8) Il servizio è esteso alle località di Longarone, Pera-
« rolo, Tai di Cadore, Pieve di Cadore, Domegge, Auronzo e
« San Vito ».

Circolare N. 104. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 ed al personale delle gestioni

Nuova tariffa dei prezzi pei trasporti a domicilio tra la stazione di Voghera e le località di Rivanazzano, Godiasco, Bagnaria e Varzi.

A datare dal 1° gennaio 1910 andranno in vigore i nuovi prezzi per la presa e consegna delle merci a domicilio tra la stazione di Voghera e le località di Rivanazzano, Godiasco, Bagnaria e Varzi.

Pertanto si dovrà annullare la pagina 39 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio e le indicazioni contenute alla pag. 32 del Prontuario stesso, per la stazione di Voghera, dovranno essere sostituite da quelle contenute nel foglio allegato.

Circolare N. 105. (Servizio VIII).

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4 5 ed al personale delle gestioni

Apertura del servizio dei trasporti a domicilio alla stazione di Sassoferrato-Arcevia.

A datare dal 1° gennaio 1910 verrà aperta all'esercizio l'Agenzia di Città in Sassoferrato e verrà attivato il servizio di presa e consegna delle merci a domicilio tra la stazione di Sassoferrato-Arcevia e il comune di Sassoferrato che si divide nelle due parti di Borgo e Castello, nonchè tra la stazione stessa e i comuni di Genga e Arcevia.

I prezzi relativi al detto servizio sono quelli indicati nel foglio allegato e si dovranno riportare alla pagina 28 del Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio, edizione 1907.

Inoltre alla colonna 14 della pag. 90 del Frontuario Generale delle distanze chilometriche, edizione 1908, di fronte al nome della stazione di Sassoferrato-Arcevia si dovranno aggiungere le lettere G. P. ed il richiamo (10) ed a piedi della stessa pagina si dovrà trascrivere la seguente nota:

(10) Il servizio è esteso alle località di Genga ed Arcevia.

Circolare N. 106. (Servizio VII).

Permessi d'entrata nelle stazioni.

A datare dall'11 dicembre 1909, la stazione di Treviglio Ovest è stata ammessa alla vendita dei biglietti d'ingresso di seconda categoria, sotto l'osservanza delle norme in vigore.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.

Allegato *all'Ordine di Servizio N. 366-1909.*

Distanze chilometriche dalle stazioni del tronco Bassano Veneto-Carpanè Valstagna della ferrovia della Valsugana, ai transiti di Bassano, Castelfranco-Veneto e Mestre, e servizi cui le stazioni medesime sono abilitate.

STAZIONI	LINEA alla quale appartengono	Servizi cui sono abilitate				Distanze dai transiti di		
		Grande Velocità	Piccola Velocità accelerata	Piccola Velocità ordinaria	Veicoli e bestiame	Bassano Veneto	Castelfranco Veneto	Mestre
Carpanè Valstagna	Mestre-Bassano Primolano	G.	A.	P.	V. B.	14	33	65
Solagna	Mestre-Bassano Primolano	G.(1)	—	—	—	7	26	58

(1) Limitamente alle spedizioni non superiori di 500 kg. e composte di colli non eccedenti i 100 kg. ognuno.

Aggiunte e modificazioni

al Prontuario-Tariffe pei trasporti a domicilio

Alle sedi opportune delle pagine 12, 28 e 32, aggiungere le seguenti indicazioni:

Stazioni	Grande Velocità							Piccola Velocità				OSSERVAZIONI
	Pacchi ferroviali (Tariffe speciali N. 1 e 11 G. V.) Tassa per ogni spedizione ed operazione di		NUMERARIO e preziosi		Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Tassa minima per ogni spedizione	Merci in genere	Mobilia ed oggetti voluminosi	Granaglie cereali e farine	Tassa minima per ogni spedizione	
	presa facoltativa e consegna obbligatoria	presa e consegna non obbligatoria	Prezzo per ogni Lire Mille indivisibile	Diritto fisso per ogni spedizione	Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.			Prezzo per quintale divisibile di 10 in 10 Kg.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
(*) Belluno	0.10	—	0.35	0.20	0.30	0.45	0.15	0.30	0.45	0.20	0.20	
id. per Longarone. .	—	0.80	—	—	1.70	2.30	1.20	1.35	2.10	1.15	0.80	Km. 19
id. per Perarolo . .	—	1.80	—	—	3.35	4.45	2.20	2.60	4.05	2.20	1.60	» 37
id. per Tai di Cadore	—	2.00	—	—	3.95	5.30	2.60	3.10	4.85	2.65	2.00	» 41
id. per [illegible]	[illegible]	[illegible]	—	—	[illegible]	[illegible]	2.60	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

...tà è obbligatoria ...a a domicilio.

id. per Pieve di Cadore	—	[illegible]	—	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]			Per queste loca… soltanto la conse…
id. per Domegge . .	—	2.50	—	—	4.50	6.00	3.00	3.50	5.50	3.00	2.35	»	50	
id. per Auronzo. . .	—	3 20	—	—	5.60	7.40	3.60	4.35	6.90	3.70	3.00	»	64	
id. per S. Vito . . .	—	3.20	—	—	5.60	7.40	3.60	4.35	6.90	3.70	3.00	»	64	
(*) Sassoferrato - Arcevia per Borgo . .	0.10	—	0.20	0.10	0.25	0.50	0.25	0.20	0.40	0.20	0.20			
per Castello .	0.15	—	0.20	0.10	0.35	0.70	0.35	0.30	0.60	0.30	0.30			
id. per Genga. .	0.15	—	0.20	0.10	0.60	1.00	0.40	0.50	1.10	0.50	0.40			
id. per Arcevia .	0.15	—	0.20	0.10	1.00	1 50	0.50	0.60	1.60	0.60	0.50			
(*) Voghera	0.10	—	0.20	0.15	0.40	0.60	0.25	0.20	0.50	0.15	0.20			
id. per Rivanazzano.	—	0.25	—	—	0.50	0.90	0.30	0.50	0.90	0.50	0.25			Servizio ippico di corrispondenza.
id. per Godiasco . .	—	0.40	—	—	0.70	1.40	0.50	0.70	1.40	0.70	0.50			
id. per Bagnaria . .	—	0.55	—	—	0.90	1.80	0.70	0.90	1.80	0·90	0.55			
id. per Varzi . . .	—	0.60	—	—	1.10	2.20	0.80	1.10	2.20	1.10	0.60			

Ordine di Servizio N. 23v. (Servizio VII).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 7, 11, 26, 27, 28, 29 e 34.

Restituzione dei carri noleggiati.

Oltre ai 509 carri noleggiati di cui l'Ordine di Servizio 19v-1909 (modificato da quello N. 21v del 1909), debbono essere restituiti a *Wagram*, alla « Erste Eisenbahnwagen - Leihgesellschaft » di Vienna, 461 carri chiusi noleggiati aventi la seguente numerazione:

R. A. R.	da 3000	a 3099			
» » »	3100	» 3187			da concentrarsi a *Mestre*
» » »	3189	» 3261			
» » »	3300	» 3399			
» » »	3500	» 3599			

Quindi, *a datare dal ricevimento del presente,* i carri predetti non dovranno più essere utilizzati, ma concentrati a Mestre, seguendo le stesse modalità stabilite col precitato Ordine di Servizio 19v per la restituzione degli altri 509 carri.

Il giorno 5 gennaio 1910 dovranno esser fatti gli accertamenti di cui al punto *g*) dell'anzidetto Ordine di Servizio 19v, ed il giorno 10 dello stesso mese le Divisioni di Movimento e Traffico e quelle di Materiale e Trazione dovranno trasmettere gli elenchi completi dei detti accertamenti al Servizio VII.

Coll'occasione si rammenta la necessità di curare, con ogni mezzo, la pronta restituzione dei carri noleggiati in parola e di quelli già in corso di concentramento, allo scopo di evitare che l'Amministrazione abbia a sopportare ingenti penalità per ritardi nelle riconsegne.

Circolare N. 13v. (Servizio VII).

Distribuita agli agenti delle classi 3, 4, 7, 8, 9, 11, 14, 15, 16, 17

Inventario generale dei carri al giorno 12 gennaio 1910.

Il giorno 12 gennaio 1910, si dovrà eseguire un inventario generale - *per serie e quantità* - dei carri in rimanenza nelle stazioni ed *in viaggio* alle ore 17.

I Capi stazione dovranno quindi provvedere che, per le ore 17 del predetto giorno venga eseguita una constatazione di *tutti i carri* - compresi i carri fuori servizio purchè etichettati - sia dello Stato che noleggiati, nonchè di tutti i carri appartenenti alle ferrovie estere e secondarie italiane esistenti sui binari di stazione, o di deposito fuori stazione, nelle squadre di rialzo, nei depositi, negli stabilimenti raccordati, nei recinti delle dogane, nelle cave, ecc., esclusi i carri esistenti nelle officine, che saranno inventariati a cura di queste ultime.

Si dovranno inventariare anche i carri del traffico in temporanea consegna al mantenimento ed alle costruzioni, siano essi in composizione ai treni materiali o no, e poichè per tali carri necessita accertare il quantitativo di quelli che attualmente sono sottratti al traffico pei bisogni dei due predetti Servizi, si invitano le stazioni a specificare con esattezza la quantità per serie, come è richiesto dall'allegato prospetto.

Per l'accertamento dei carri giacenti sui binari alla dipendenza di altri Servizi, i Capi stazione prenderanno preventivi accordi coi reggenti i depositi, le squadre di rialzo, ecc., che da parte loro provvederanno perchè venga facilitato il compito degli agenti di stazione incaricati della constatazione.

L'inventario, da eseguirsi, come più sopra è detto, per *quantità,* dovrà essere tenuto distinto nel modo indicato dallo apposito prospetto.

Ad evitare omissioni e duplicati nell'inventario di cui trattasi si prescrive quanto appresso:

Le stazioni eseguiranno l'inventario di tutti i carri che si trovano giacenti nella stazione e sue adiacenze, compresi quelli

che alle ore 17 si trovano, nella stazione originaria, in composizione ai treni pronti a partire, e quelli che alle ore 17 precise vi giungeranno con treni che nella stazione terminano la loro corsa.

Sarà invece da inventariarsi alle ore 17, a cura dei capi treno, tutto il matèriale da merci dei treni che a quell'ora si frovano effettivamente in viaggio, siano essi, all'ora stessa, termi in qualsiasi stazione od in viaggio.

Il capo conduttore di detti treni compilerà il prospetto inventariale, avendo cura di trascrivere nello stesso anche il numero o la lettera del treno, e la stazione dove il treno si trovava fermo alle 17, o le due stazioni fra le quali a quella ora stessa era in viaggio.

Il prospetto verrà spillato al foglio veicoli, consegnato alla stazione terminale del treno e da questa rimesso alla Delegazione veicoli della propria circoscrizione.

E' fatto perciò obbligo alle sezioni del movimento di rimettere in tempo ai capi conduttori principali un adeguato quantitativo di moduli predisposti pei necessari prospetti inventariali, ed ai capi conduttori principali di fornire tutti i capi conduttori dei treni (merci e viaggiatori, se in composizione di questi ultimi vi sono o vi possono essere carri) che per ragioni di orario devono trovarsi in viaggio alle ore 17.

Pei treni che, secondo l'orario, alle ore 17 dovrebbero aver terminata la corsa ma che, a cagione di ritardi, si trovano ancora in viaggio provvederà all'inventario la stazione terminale del treno, - quale sia per essere l'ora d'arrivo -.

Ê fatto però obbligo al capo conduttore di avvisare il capo stazione che il materiale non fu ancora inventariato.

La stazione farà apposita annotazione sul prospetto inventariale, indicando l'ora d'arrivo del treno.

Le sezioni del movimento e le divisioni senza sezioni, entro il 15 gennaio comunicheranno alla delegazione veicoli una distinta di tutti i treni - ordinari, straordinari, supplementari - che alle ore 17 del 12 gennaio si trovavano in viaggio; le delegazioni accerteranno che per ogni treno sia stato regolarmente compilato il prospetto inventariale, e per quelli mancanti ne daranno avviso al Servizio Centrale VII che procederà disciplinarmente verso i responsabili.

Le divisioni senza sezioni e le Sezioni distaccate, riassumeranno i dati dell'inventario e li comunicheranno, in una alle distinte inventariali, alle rispettive delegazioni veicoli.

Le risultanze inventariali verranno riportate dalle stazioni sul modulo 302-701 del giorno 12 rettificandone le situazioni relative alla *rimanenza effettiva in stazione* senza tener conto delle differenze che fossero per risultare dalle registrazioni della giornata.

Le stazioni confinanti con le Ferrovie corrispondenti faranno risultare i soli carri di altre amministrazioni che al momento dell'accertamento sono in nostra consegna, ed i carri dello Stato non ancora consegnati alle Ferrovie predette o da queste a noi già consegnati.

Si raccomanda ai Capi stazione di affidare l'incarico di questo inventario ad agenti pratici, e di sorvegliare rigorosamente le operazioni, affinchè l'inventario stesso venga eseguito con la voluta esattezza.

Il Direttore Generale
R. BIANCHI.